

BẢN THẢO

**KẾ HOẠCH  
CHUYÊN CHỖ  
CALIFORNIA**  **2025**

PHỤ LỤC

*25 Tháng Chín, 2002*

## BẢN THẢO

# KẾ HOẠCH CHUYÊN CHỖ CALIFORNIA 2025

## PHỤ LỤC I

### CÁC ĐIỀU KIỆN PHÁP LÝ VÀ QUY CHẾ

Sau đây là các điều kiện theo luật liên bang và tiểu bang về việc phát triển và cập nhật một kế hoạch chuyên chở toàn diện dài hạn cho tiểu bang:

#### CÁC ĐẠO LUẬT LIÊN BANG

- ❑ Các điều kiện về việc phát triển một kế hoạch chuyên chở toàn diện dài hạn cho tiểu bang được ghi trong Tiêu Đề 23, USC, và Đoạn 135.
- ❑ Đạo Luật Hiệu Năng Chuyên Chở Liên Phương Tiện Đường Bộ [Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA)] trước hết đòi hỏi các tiểu bang phải phát triển một kế hoạch chuyên chở dài hạn trong năm 1991. Điều kiện này được tái khẳng định trong Đạo Luật Năm 1998 về Công Bằng Chuyên Chở cho Thế Kỷ Thứ 21 [1998 Transportation Equity Act for the 21<sup>st</sup> Century (TEA-21)].
- ❑ Theo luật liên bang, kế hoạch chuyên chở dài hạn của tiểu bang phải quy định phát triển và thực thi hệ thống chuyên chở liên phương tiện của tiểu bang.
- ❑ Kế hoạch của tiểu bang phải được soạn thảo cùng với Các Tổ Chức Hoạch Định Thành Thị của tiểu bang, và sau khi đã tham khảo với các viên chức chuyên chở địa phương liên hệ, Các Chính Quyền Bộ Lạc Thổ Dân, và những thành phần quan tâm khác. Kế hoạch này cũng phải được phối hợp với việc phát triển phần Kế Hoạch Thực Thi của Tiểu Bang theo đòi hỏi của Đạo Luật Không Khí Trong Sạch (Clear Air Act).
- ❑ Kế hoạch phải có kết quả tiên đoán tối thiểu là 20 năm. Kế hoạch này phải được soạn ra trong tiến trình hoạch định nhằm giải quyết ít nhất là bảy lãnh vực chung về chuyên chở người và hàng hóa gồm:
  - ❖ Khả năng di chuyển và xử dụng
  - ❖ Tổng hợp và nối kết
  - ❖ Quản trị và hoạt động hệ thống nhiều hiệu năng
  - ❖ Bảo tồn hệ thống hiện hữu
  - ❖ An toàn và an ninh
  - ❖ Phát triển kinh tế (gồm cả sản lượng và hiệu năng)
  - ❖ Bảo vệ môi trường và phẩm chất cuộc sống.

## BẢN THẢO

### Các Quy Chế Liên Bang về Vấn Đề Hoạch Định Toàn Tiểu Bang

Bộ Giao Thông Vận Tải Hoa Kỳ [U.S. Department of Transportation (U.S. DOT)] đã đề nghị, nhưng chưa được áp dụng, các quy chế đã sửa đổi về vấn đề hoạch định toàn tiểu bang để thực thi TEA-21. Các quy chế được đề nghị cũng tương tự như các quy chế thực thi ISTEA và được ghi trong 23 CFR 450 et seq., gồm:

- Đoạn 450.214(e): “Kế hoạch (toàn tiểu bang) phải được đánh giá liên tục và cập nhật định kỳ. . .”
- Các quy chế này, và các quy chế TEA-21 được đề nghị, nêu rõ thêm là phải có tiến trình công chúng tham gia và phối hợp khi soạn kế hoạch.

### Thẩm Quyền Luật Định của Tiểu Bang

- Bộ Luật Chính Quyền Đoạn 65070, et seq., đòi hỏi Bộ Giao Thông Vận Tải California [California Department of Transportation (Caltrans)] soạn Kế Hoạch Chuyên Chở California (CTP).
- Bộ Luật Chính Quyền Đoạn 65072 đòi hỏi CTP phải có:
  - ❖ (a) một yếu tố về chính sách nêu rõ các chính sách chuyên chở và các mục tiêu về hiệu năng hệ thống của tiểu bang,
  - ❖ (b) một yếu tố về các sách lược nhằm kết hợp các ý niệm chung về hệ thống và các sách lược tổng hợp từ các kế hoạch chuyên chở vùng đã được áp dụng. CTP không được nói riêng về dự án nào,
  - ❖ (c) một yếu tố về các đề nghị gồm những mức tiên đoán kinh tế và các đề nghị nhằm đạt được các mục tiêu về ý niệm, sách lược, và hiệu năng.
- Bộ Luật Chính Quyền Đoạn 14000 định nghĩa thêm về CTP và vai trò của Caltrans:
  - ❖ (b) “...nêu rõ là phải nhìn nhận các mục đích, mục tiêu, và chính sách vùng và địa phương phải ảnh hưởng các đặc tính và nguyện vọng cá biệt của nhiều khu vực khác nhau trong tiểu bang, nhưng phải giới hạn vì quyền lợi toàn tiểu bang.”
  - ❖ (d) “Các trách nhiệm quyết định về các hệ thống chuyên chở của California thật rời rạc. Tình trạng này khiến không thể kết hợp hiệu quả vấn đề hoạch định chuyên chở và phối hợp liên phương tiện. Phải thành lập một tiến trình hoạch định chuyên chở toàn diện liên phương tiện có đủ các cấp chính quyền và tư nhân cùng hợp tác tham gia để soạn ra các kế hoạch chuyên chở có phối hợp.”

## BẢN THẢO

### PHỤ LỤC II

# TOÁN PHỤ TRÁCH CÁC NGUYÊN TẮC HƯỚNG DẪN CHO KẾ HOẠCH CHUYÊN CHỖ CALIFORNIA

Caltrans đã thành lập một Toán Phụ Trách Các Nguyên Tắc Hướng Dẫn cho Kế Hoạch Chuyên Chỗ California vào Tháng Năm 2000, để lập ra các nguyên tắc hướng dẫn nhằm phát triển thành công một CTP đi kèm với một chương trình công chúng tham gia. Các nguyên tắc hướng dẫn này là bước đầu để phát triển một tiến trình liên tục nhiều bước để hướng dẫn soạn thảo kế hoạch này và những bản cập nhật trong tương lai. Các nguyên tắc này cũng nêu rõ tiến trình duyệt xét và nhận định của CTP, tiến trình đánh giá, và công chúng tham gia.

Toán này gồm đại diện các cơ quan chuyên chở vùng, Cơ Quan Thương Nghiệp, Chuyên Chỗ và Gia Cư (BT&H), Phòng Hoạch Định và Khảo Cứu của Thống Đốc (OPR), Hội Đồng Chuyên Chỗ California (CTC), Cơ Quan Xa Lộ Liên Bang (FHWA), Hội Đồng Chính Quyền Địa Phương (LGC), Dự Án Chính Sách Chuyên Chỗ Đường Bộ (STPP), và các chương trình đặc biệt của Caltrans.

Các yếu tố trong bản thảo hướng dẫn và chương trình công chúng tham gia đã được phân phối đến hơn 250 tổ chức và cá nhân để xem xét và nhận định. Các nhận định thu thập được kết hợp vào bản thảo sau cùng theo hướng dẫn của Toán Phụ Trách Các Nguyên Tắc Hướng Dẫn. Các yếu tố hướng dẫn sau cùng đã được công bố hồi Tháng Năm 2001.

Thành viên Toán Phụ Trách Các Nguyên Tắc Hướng Dẫn gồm:

Charles Fields, Giám Đốc Điều Hành  
Amador County Transportation Commission

John Ferrera, Phụ Tá Giám Đốc của Transportation  
Business, Transportation & Housing Agency

Gary Dickson, Chủ Tịch  
California Association of Councils of Government

Pete Hathaway, Chánh Sự Vụ  
California Transportation Commission

Charles Oldham, Phó Giám Đốc  
California Transportation Commission

Wade Hobbs  
Federal Highway Administration

Terry Roberts, Trưởng Phòng  
State Clearinghouse  
Governor's Office of Planning & Research

Judith Corbett, Giám Đốc Điều Hành  
Local Government Commission

Trinh Nguyen, Quản Lý Chiến Dịch Bắc California  
Surface Transportation Policy Project

Brian J. Smith, Phó Giám Đốc  
Planning & Modal Programs  
California Department of Transportation

Joan Sollenberger, Trưởng Phòng  
Division of Transportation Planning  
California Department of Transportation

Cindy Adams  
Division of Environmental Analysis  
California Department of Transportation

Katie Benouar  
Division of New Technology & Research  
California Department of Transportation

Christopher Curtiss  
Transportation Planning, District 4  
California Department of Transportation

Gale McIntyre  
Division of Mass Transportation  
California Department of Transportation

## BẢN THẢO

### PHỤ LỤC III

## NHỮNG CUỘC HỘI THẢO VÀ ĐẠI HỘI VỀ TƯƠNG LAI CHUYÊN CHỖ CALIFORNIA

Caltrans đã bảo trợ một chương trình gồm ba buổi để thăm dò các vấn đề, giải pháp, và chính sách chuyên chở. Những buổi này được Chương Trình Mở Rộng Chính Sách Công của Viện Đại Học California phối hợp và thực hiện. Các chương trình này nhằm hướng dẫn cho CTP, nhận định những yếu tố ảnh hưởng đến khả năng di chuyển của California, và thăm dò các giải pháp có thể áp dụng.

Hội Nghị về Những Yếu Tố Ảnh Hưởng đến Các Sách Lược Di Chuyển đã được tổ chức vào ngày 30 Tháng Mười Một và 1 Tháng Mười Hai, 2000, tại Sacramento. Buổi này triệu tập các chuyên gia về chuyên chở về những khuynh hướng liên hệ, chẳng hạn như:

- ❑ Dân số và nhân khẩu của California
- ❑ Các giải pháp chuyên chở và nhu cầu của một dân số trọng tuổi
- ❑ Các đặc tính thay đổi của giới di dân và chuyên chở
- ❑ Các khuynh hướng kinh tế, chuyển dạng và chuyên chở
- ❑ Các sáng kiến kỹ thuật trong lãnh vực chuyên chở
- ❑ Các sách lược để giải quyết mức lâu bền trong lãnh vực hoạch định chuyên chở
- ❑ Tài trợ chuyên chở tại California
  - ❖ Các cơ chế tài trợ khác
  - ❖ Phạm vi chính sách để thông qua các kế hoạch tài trợ chuyên chở và các chính sách

Những người tham gia:

Arthur Bauer  
Arthur Bauer & Associates  
Californians for Better Transportation

Jeffrey Brown  
UCLA Institute of Transportation Studies

Patrick Conroy, Quản Lý  
ATMIS Program, California Partnership for Advanced  
Transit and Highways

Gene Crumley, Quản Lý  
Director of Business Management and Corporate  
Education  
UC Davis, University Extension

Larry Dahms, Giám Đốc Điều Hành  
Metropolitan Transportation Commission

Elizabeth Deakin, Giám Đốc  
University of California Transportation Center

Dan Beal, Quản Lý  
Public Policy & Program  
Automobile Club of Southern California

Laura Cohen, Giám Đốc  
State Policy  
Rails to Trails Conservancy

Maria Contreras-Sweet, Giám Đốc  
California Business, Transportation & Housing  
Agency

James Corless, Giám Đốc tại California  
Surface Transportation Policy Project

Dana Curry, Giám Đốc  
Transportation & Resources  
California Legislative Analyst's Office

Karen Douglas  
Office of Special Project  
California Highway Patrol

## BẢN THẢO

Phil Dow, Giám Đốc Điều Hành  
Mendocino County Organization of Governments

Charles Field, Giám Đốc Điều Hành  
Amador County Transportation Commission

Jonathan Gifford, Giáo Sư Cộng Sự  
Public Management & Policy  
George Mason University

Genevieve Giuliano, Giáo Sư  
University of Southern California

Jim Gosnell, Giám Đốc  
Planning and Policy  
Southern California Association of Governments

Douglas Jackson, Phụ Tá Chương Trình Cao Cấp  
Great Valley Center

Hans Johnson, Nhà Nghiên Cứu  
Public Policy Institute of California

Daniel Kirshner, Phân Tích Viên Kinh Tế Cao Cấp  
Environmental Defense Fund

Stephen Levy, Giám Đốc & Kinh Tế Gia Cao Cấp  
Center for the Continuing Study of the California  
Economy

Richard Lyon, Người Bênh Vực Cao Cấp về Lập Pháp  
California Industry Building Association

Dean Misczynski, Giám Đốc  
California Research Bureau

Stan Randolph, Tham Vấn Viên Hoạch Định Chuyên  
Chở  
California Trucking Association

Michael Ritchie, Trưởng Ban  
Federal Highway Administration

Rusty Selix, Giám Đốc Điều Hành  
California Association of Councils of Government

Brian Taylor, Giáo Sư Phụ Tá, Urban Planning  
Associate Director, Institute of Transportation Studies,  
UCLA School of Public Policy

Emily Tibbot, Cố Vấn Viên Quan Hệ Chính Quyền  
The Nature Conservancy

Martin Tuttle, Giám Đốc Điều Hành  
Sacramento Area Council of Governments

Mel Webber, Giáo Sư Hồi Hưu  
University of California, Berkeley

John Ferrera, Phụ Tá Giám Đốc về Chuyên Chở  
California Business, Transportation & Housing  
Agency

Joanne Freilich, Giám Đốc Chương Trình  
UCLA Extension, Public Policy Program

Laura Gipson, Phó Giám Đốc Lâm Thời  
Operations and Maintenance  
Sacramento International Airport

John Glover, Giám Đốc  
Office of Strategic & Policy Planning  
Port of Oakland

LeRoy Graymer, Giám Đốc Sáng Lập  
UCLA Extension, Public Policy Program

Norm King, Giám Đốc Điều Hành  
San Bernardino Associated Governments

Jeff Loux, Giám Đốc Chương Trình  
Land Use and Natural Resources Program

Lawrence Magid, Phó Giám Đốc  
California Business, Transportation & Housing  
Agency

Michael Meyer, Giáo Sư và Chủ Tịch  
Georgia Institute of Technology  
School of Civil and Environmental Engineering

Jeff Morales, Giám Đốc  
California Department of Transportation

Pete Hathaway, Chánh Sự Vụ  
California Transportation Commission

Sandra Rosenbloom, Giám Đốc  
University of Arizona  
Drachman Inst. For Land & Regional Dev.  
Brian Smith, Phó Giám Đốc Hoạch Định  
California Department of Transportation

Joan Sollenberger, Trưởng Phòng  
Division of Transportation Planning  
California Department of Transportation

Martin Wachs, Giám Đốc  
Institute of Transportation Studies  
University of California, Berkeley

Linda Wheaton  
California Department of Housing and Community  
Development

## BẢN THẢO

Đại Hội Tương Lai Chuyên Chở California đã được tổ chức vào ngày 21 và 22 Tháng Sáu, 2001 tại Thành Phố Universal. Đại hội này thăm dò các sách lược đối phó với các thử thách tương lai về chuyên chở của California. Hơn 200 người tham dự đã có cơ hội tìm hiểu và trao đổi với các chuyên gia chuyên chở toàn quốc. Caltrans đã bảo trợ học bổng và trợ cấp phí tổn chuyên chở cho học sinh trung học và đại diện từ các tổ chức bất vụ lợi và cộng đồng đến tham dự buổi này.

Các vấn đề bàn thảo gồm:

- ❑ Thay Đổi Kinh Tế tại California
  - ❖ Các Tác Động đối với Chuyên Chở
  - ❖ Đưa Hàng Hóa đến Thị Trường
- ❑ Phục Vụ Nhiều Giới Dân Chúng
  - ❖ Các Vấn Đề Công Bằng trong Chính Sách Chuyên Chở
  - ❖ Hoạch Định Chuyên Chở và Tình Trạng Trọng Tuổi tại California
  - ❖ Làm Việc Xa Nhà: Chuyên Chở và Cải Tổ An Sinh Xã Hội tại Mười Tiểu Bang Lớn
  - ❖ Dự Án Tiết Kiệm và Tài Sản California
  - ❖ Xét Lại Công Bằng Xã Hội trong Lãnh Vực Chuyên Chở Công
- ❑ Các Sách Lược để Bảo Vệ Lâu Bền Những Nguồn Tài Nguyên Thiên Nhiên Trong Khi Nâng Cao và Duy Trì Khả Năng Di Chuyển
  - ❖ Bảo Vệ Phẩm Chất Cuộc Sống qua Chính Sách Đồng Điều và Các Động Lực Khuyến Khích
  - ❖ Kế Hoạch Bảo Tồn Khu Môi Sinh Đa Loài và Đất Trống Quận San Joaquin
- ❑ Phát Triển và Bảo Trì Các Hệ Thống Chuyên Chở Có Hiệu Năng Cao
  - ❖ Quản Trị Các Hoạt Động Mới
  - ❖ Đo Lường Hiệu Năng và Tiến Bộ trong Lãnh Vực Chuyên Chở
- ❑ Tài Trợ Hệ Thống Chuyên Chở cho Tương Lai California
  - ❖ Tài Trợ Chuyên Chở tại California, Các Sách Lược Thay Đổi

Lần tổ chức thứ ba là buổi cố vấn chính sách hai ngày tại Viện Đại Học Cal Poly Pomona vào ngày 15 và 16 Tháng Mười Một, 2001. Mục đích của phiên họp này là để thu thập ý kiến của những nhà chính sách hàng đầu của California và những thành phần đương cuộc chính về các ý niệm chính sách trong bản thảo CTP. Các ý niệm này được soạn ra sau sáu tháng thực hiện các nỗ lực công chúng tham gia và tiếp cận (Phụ Lục IV). Trong thời gian này, đã có tổ chức nhiều buổi hội thảo và họp khắp tiểu bang để thu thập ý kiến rộng rãi về đường hướng tương lai, các mục tiêu và sách lược nhằm duy trì lâu bền nền kinh tế và môi trường của California, và để giải quyết công bằng các nhu cầu chuyên chở của một dân số ngày càng gia tăng và đa dạng.

## BẢN THẢO

### Những người tham gia gồm:

Robert Arnold, Kinh Tế Gia Cao Cấp  
Center for Continuing Study of the California  
Economy

Arthur Bauer, Sở Hữu Chủ  
Arthur Bauer & Associates

Robert Cervero, Giáo Sư  
University of California, Berkeley

Cathy Creswell, Phó Giám Đốc  
California Department of Housing &  
Community Development

John Ferrera, Phụ Tá Giám Đốc về Chuyên  
Chở  
California Business, Transportation &  
Housing Agency

LeRoy Graymer, Giám Đốc Sáng Lập  
UCLA Extension Public Policy Program

Trixie Johnson, Giám Đốc Khảo Cứu  
Mineta Transportation Institute

Jeff Morales, Giám Đốc  
California Department of Transportation

Terry Roberts, Giám Đốc  
State Clearinghouse  
Governor's Office of Planning and Research

Rusty Selix, Giám Đốc Điều Hành  
California Association of Councils of  
Government

Brian Smith, Phó Giám Đốc Hoạch Định  
California Department of Transportation

Joan Sollenberger, Trưởng Phòng  
Division of Transportation Planning  
California Department of Transportation

Marty Wachs, Giám Đốc  
Institute of Transportation Studies  
University of California, Berkeley

Rick Wilson, Giáo Sư  
Department of Urban & Regional Planning  
Cal Poly Pomona

DeAnn Baker, Đại Diện Lập Pháp  
California Association of Counties

Dan Beal, Quản Lý  
Public Policy & Programs  
Automobile Club of Southern California

Natasha Fooman, Đại Diện Lập Pháp  
League of California Cities

Genevieve Giuliano, Giáo Sư  
Department of Policy, Planning & Development  
University of Southern California

Greg Greenwood, Cố Vấn Khoa Học  
The Resources Agency

Randolph Hall, Giáo Sư  
University of Southern California

John Keller, Nhà Hoạch Định Cao Cấp  
California Highway Patrol

Charles Oldham, Phó Giám Đốc  
California Transportation Commission

Robert Poole, Giám Đốc  
Transportation Studies  
Reason Public Policy Institute

Kenneth Ryan, Chủ Tịch  
Transportation Issues  
Sierra Club of California

Timothy Schott, Tổng Thư Ký Hội  
California Association of Port Authorities

Brian Taylor, Giáo Sư Đồng Sự  
Department of Urban Planning  
UCLA, School of Public Policy & Social  
Research

Jeff Weir, Chuyên Viên Ô Nhiễm Không Khí  
Air Resources Board

Paul Zykofsky, Giám Đốc Xử Dụng Đất  
Local Government Commission

## BẢN THẢO

### PHỤ LỤC IV

#### CHƯƠNG TRÌNH CÔNG CHÚNG THAM GIA

##### PHÁT TRIỂN VÀ MỤC ĐÍCH

Là một thực thể của tiểu bang, Caltrans phải tuân hành các đạo luật liên bang và tiểu bang để giúp bảo đảm có thành phần công chúng tham gia rộng rãi và đa dạng. Ngoài các điều kiện pháp lý, Caltrans cũng quyết tâm bảo đảm cung cấp cơ hội lắng nghe nhiều tiếng nói trong tiểu bang chúng ta trong thời gian đầu của việc phát triển CTP.

Vào Mùa Xuân 2001, Caltrans đã bắt đầu một chương trình công chúng tham gia để mời những thành phần đương cuộc trong hệ thống chuyên chở và người sử dụng nêu nhận định và quan tâm của họ trước khi soạn kế hoạch. Sau khi phê chuẩn và cho công bố bản thảo CTP, Caltrans sẽ phân phối bản thảo CTP để duyệt xét, và kêu gọi đóng góp nhận xét qua các buổi điều trần công cộng, họp, phỏng vấn, thư điện tử, và dịch vụ bưu điện. Phần sau đây nói về chương trình công chúng tham gia trước khi soạn kế hoạch.

Việc chuẩn bị cho nỗ lực mời công chúng tham gia gồm phần khảo cứu các điều kiện của liên bang, xem xét các chương trình công chúng tham gia của các cơ quan và các tiểu bang khác, thành lập một toán đa ngành có trách nhiệm soạn ra các nguyên tắc hướng dẫn cho CTP và chương trình công chúng tham gia hỗ trợ. Ngoài ra, Caltrans cũng đã lập một toán thăm dò ý kiến khách hành và ký hợp đồng với một tham vấn viên tư để soạn và thực hiện cuộc thăm dò ý kiến khách hàng.

Các nỗ lực này, gồm những phần sau đây, đã đem lại một chương trình công chúng tham gia thành công rộng rãi, đa dạng, hợp tác, và thu thập nhiều dữ kiện cho CTP:

##### A. CHI TIẾT VỀ TIÊU ĐỀ VI LIÊN BANG

Bộ Luật Điều Lệ Liên Bang, Tiêu Đề VI, đòi hỏi các tiểu bang phải tìm đến nhiều giới dân chúng rộng rãi và đa dạng, đặt trọng tâm vào những giới từ trước đến giờ vẫn ít được phục vụ. Phải ghi lại số người tham dự những buổi họp công cộng tiểu bang và con số này có thể được nhân viên Tiêu Đề VI của liên bang và tiểu bang giám định. Caltrans đã soạn thẻ chi tiết theo Tiêu Đề VI để thu thập chi tiết tự nguyện về phái tính, tuổi tác, gốc sắc tộc, lợi tức, ngôn ngữ chính và phụ, khuyết tật, và số zip của những người tham gia. Những người tham gia cũng được hỏi là họ có đại diện cho tổ chức nào về lợi tức thấp, thiểu số, hoặc người khuyết tật hay không. Các chi tiết này được lưu trong một bộ dữ kiện và dùng để phúc trình khi cần.

## BẢN THẢO

### B. THĂM DÒ Ý KIẾN KHÁCH HÀNG

Cuộc thăm dò ý kiến khách hàng của CTP gồm hai phần, 1) một loạt các nhóm đóng góp ý kiến, và 2) thăm dò ý kiến ngẫu nhiên bằng điện thoại toàn tiểu bang.

#### Những Nhóm Đóng Góp Ý Kiến

Loạt tổ chức những nhóm hợp tác và khách hàng đóng góp ý kiến có lẽ đã là nỗ lực hữu dụng nhất về việc công chúng tham gia trong số nhiều phương pháp phát triển CTP. Những nhóm đóng góp ý kiến này được lập theo cơ quan công, gốc sắc tộc, lợi tức, phương tiện di chuyển, cỡ tuổi, các điều kiện di chuyển, và những tính cách cụ thể khác.

Những người tham gia nhóm khách hàng chuyên chở đóng góp ý kiến được cung cấp động lực tài chính để khuyến khích tham gia, và được bồi hoàn tiền ăn, giữ trẻ, và chuyên chở đến những buổi hỏi ý kiến. Ngoài ra, những buổi hỏi ý kiến khách hàng chuyên chở thường được tổ chức vào buổi tối để không cản trở đến giờ làm và học.

Tổng cộng có 54 buổi hỏi ý kiến những nhóm này mỗi buổi gồm từ 10 đến 15 người tham gia được tổ chức trên khắp tiểu bang, trong các khu vực thành thị và thôn dã. Những người này được mời ngẫu nhiên, nói chung trong những khu vực gần địa điểm cơ sở. Ngoài những nhóm đóng góp ý kiến bằng Anh ngữ, những nhóm này còn được tổ chức bằng tiếng Tây Ban Nha và các ngôn ngữ Á Châu.

Một tham vấn viên chuyên nghiệp đã điều khiển tất cả những buổi hỏi ý kiến này. Một loạt các đề tài chuyên chở tổng quát được dùng cho mỗi buổi hỏi ý kiến để thăm dò phản ứng và ý kiến của những người tham gia. Ý kiến đóng góp của những nhóm này được xếp thành các chủ đề, sắp đặt ưu tiên và được dùng để soạn các câu hỏi cho cuộc thăm dò bằng điện thoại. Những người tham gia quan tâm về bốn lãnh vực chính sau đây:

- Những người tham gia cảm thấy là nạn kẹt xe sẽ trầm trọng hơn trong 20 năm tới.
- Những người tham gia cảm thấy là các quyết định về sử dụng đất ảnh hưởng đến chuyên chở.
- Những người tham gia cảm thấy là hệ thống chuyên chở thiếu kết nối phương tiện chuyên chở.
- Những người tham gia cảm thấy cần có phối hợp nhiều hơn khi hoạch định chuyên chở giữa các cấp liên bang, tiểu bang, và địa phương.

#### Thăm Dò Bằng Điện Thoại

Caltrans đã mở cuộc thăm dò ý kiến bằng điện thoại với khách hàng toàn tiểu bang để có thể phân tích xác định số lượng về các chủ đề trong nhóm đóng góp ý kiến. Để phân tích kết quả thăm dò vùng, chúng tôi chia tiểu bang thành tám khu vực địa lý:

- Vùng 1: Miền Đông California (vùng Sierras, sa mạc)
- Vùng 2: Thung Lũng Bắc (Lassen, Quincy)

## BẢN THẢO

- ❑ Vùng 3: Khu Vực Sacramento/Stockton
- ❑ Vùng 4: Thung Lũng San Joaquin (Fresno, Bakersfield)
- ❑ Vùng 5: Vùng Vịnh San Francisco
- ❑ Vùng 6: California Coast (San Luis Obispo, Eureka)
- ❑ Vùng 7: Lưu Vực Los Angeles
- ❑ Vùng 8: Khu Vực San Diego

Để bảo đảm có được kết quả thăm dò ý kiến đồng đều, mỗi vùng cần có 400 cuộc thăm dò được trả lời, tổng cộng là 3,200 cuộc thăm dò được trả lời trên toàn tiểu bang. Trong mỗi vùng các tư gia được chọn ngẫu nhiên để gọi điện thoại đến. Nếu lần đầu không được, sẽ gọi tiếp nhiều lần khác đến cùng tư gia đó vào những giờ khác nhau trong ngày để bảo đảm cho đủ cơ hội trả lời. Có các dịch vụ thông dịch nếu người trả lời không dùng tiếng Anh làm ngôn ngữ chính.

Như kết quả của những nhóm đóng góp ý kiến, kết quả thăm dò ý kiến bằng điện thoại đã được đúc kết. Bảng dưới đây liệt kê các kết luận chính đúc kết từ ý kiến của đa số cư dân được hỏi ý kiến và cách họ giúp hình thành Các Mục Tiêu nêu trong CTP:

Kết Luận Thăm Dò	Mục Tiêu CTP
Kẹt xe sẽ là một vấn đề lớn trong tương lai; kết nối các hệ thống hiệu quả hơn	Cải tiến khả năng di chuyển và xử dụng.
Cần phối hợp hoạch định cộng đồng để giúp giải quyết cách xử dụng đất kém cỏi.	Phản ánh các giá trị cộng đồng
Sửa chữa và bảo trì đường lộ sẽ là một vấn đề lớn trong tương lai.	Bảo tồn hệ thống chuyên chở.
Cảm thấy an toàn và an ninh khi di chuyển là ưu tiên cao nhất.	Nâng cao an toàn công cộng

### C. CÁC BUỔI HỘI THẢO VÙNG CTP

Giai đoạn đầu của việc công chúng tham gia đóng góp ý kiến cho CTP đã kết thúc bằng hai mươi bốn buổi hội thảo vùng về CTP. Cũng như những nhóm khách hàng đóng góp ý kiến, những buổi hội thảo vùng về CTP đã được tổ chức trên khắp tiểu bang.

Các cơ quan hoạch định chuyên chở vùng và nhân viên hoạch định địa hạt Caltrans đồng bảo trợ những buổi hội thảo vùng. Hình thức chung của những buổi hội thảo này cho phép có những buổi hội thảo tách ra nhỏ hơn hoặc theo kiểu họp cộng đồng để thảo luận về những vấn đề chuyên chở được những người tham gia và cộng đồng của họ quan tâm. Những buổi hội thảo này được tổ chức vào ban ngày, tối, và vào những ngày cuối tuần, tại các văn phòng chuyên chở vùng, các cơ sở hội họp thương mại, tại các khuôn viên trường đại học, và các trung tâm cộng đồng.

Những buổi hội thảo về CTP có nhiều người tham dự, với đại diện từ các chính quyền liên bang, tiểu bang, và địa phương, những nhóm bệnh vực và cung cấp dịch vụ

## BẢN THẢO

chuyên chở, đại diện những nhóm thương nghiệp và nhân khẩu, và những người sử dụng hệ thống. Nói chung, ý kiến thu thập về các vấn đề chuyên chở từ những buổi hội thảo vùng về CTP cũng phù hợp với kết quả thu thập từ những nhóm khách hàng đóng góp ý kiến và thăm dò ý kiến khách hàng bằng điện thoại.

### D. TÀI LIỆU VÀ PHƯƠNG TIỆN TRUYỀN THÔNG ĐẠI CHÚNG

Caltrans đã thành lập một trang web để công bố các hoạt động của CTP, lịch trình những buổi tổ chức và để mời gọi đóng góp ý kiến về bản thảo mục tiêu và sách lược. Trang web này được dịch sang tiếng Tây Ban Nha và dưới dạng văn tự thường để tiếp cận và đáp ứng các nhu cầu của khách hàng đa dạng của chúng ta.

Website này được nối trực tiếp đến một địa chỉ e-mail cho bất cứ người nào muốn gửi nhận xét về CTP. Các sản phẩm tương lai liên quan đến việc phát triển CTP như bản tin, bản thảo tài liệu, v.v... sẽ được công bố trên website này. Địa chỉ của trang này là: [www.dot.ca.gov/hq/tpp/Offices/OSP/OSP.htm](http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/Offices/OSP/OSP.htm)

#### Tài Liệu và Bản Câu Hỏi

Caltrans đã soạn ra một tài liệu giới thiệu, “Hãy cho chúng tôi biết - Chúng ta sẽ phải làm gì trong tương lai?” Tài liệu này gồm một bản câu hỏi tách ra được và đã trả sẵn bưu phí hồi đáp để người sử dụng hệ thống có cơ hội cho biết ý kiến của họ và lập ưu tiên cho các vấn đề quan trọng về chuyên chở.

Ngoài Anh ngữ, tài liệu/bản câu hỏi này có in bằng tiếng Tây Ban Nha, Hoa, và Việt, và được in chữ nổi Braille cho nhiều người khác nhau có thể đọc. Hơn 22,000 bản đã được phân phối trong mùa Hè 2001, tại những buổi hội thảo, gửi thư, họp, các cơ sở chuyên chở công cộng, và gửi theo báo.

Nhân viên Cantrans Địa Hạt 5, San Luis Obispo, cùng hợp tác với Amtrak để lập một quầy thông tin chuyên chở tại Hội Chợ Mid-State. Nhân viên đã phân phối hơn 500 tài liệu và bản câu hỏi trong kỳ này.

#### Thẻ Nhận Xét trong Buổi Hội Thảo

Nhân viên đã phân phối thẻ nhận xét có ghi sẵn địa chỉ hồi đáp và trả trước bưu phí tại những buổi hội thảo và họp. Những người tham gia được khuyến khích điền thẻ trong buổi họp hoặc gửi sau này. Họ cũng được khuyến khích đưa thẻ nhận xét cho bạn hữu và gia đình. Thẻ nhận xét giúp người sử dụng hệ thống chuyên chở cho biết quan tâm của họ và chi tiết liên lạc để ghi vào bộ dữ kiện công chúng tham gia CTP của chúng tôi.

Tính đến nay, chúng tôi đã nhận được hơn 1,100 thẻ nhận xét và bản câu hỏi cho biết các quan tâm và đề nghị của người sử dụng chuyên chở về hệ thống chuyên chở của tiểu bang. Người trả lời được yêu cầu nêu ba lãnh vực quan tâm hàng đầu của họ.

## BẢN THẢO

### Phương Tiện Truyền Thông Đại Chúng

Caltrans đã soạn thông cáo để cho công chúng biết về những buổi hội thảo CTP sắp tới, gồm ngày, giờ, và địa điểm. Các thông cáo này được phân phối rộng rãi qua quảng cáo trên báo, thông báo công cộng, radio, và TV. Các phương tiện truyền thông đại chúng gốc sắc tộc như La Voz Latina, Tập San The Lang, Hispanic Business Journal, Đài Phát Thanh Thế Giới Hoa Ngữ KEST-AM, Azteca News, v.v... cũng được thông báo. Ngoài ra, nhân viên Caltrans đã tham gia những buổi phỏng vấn trên radio và báo chí trước và trong khi có những buổi hội thảo.

### Bộ Dữ Kiện CTP về Công Chúng Tham Gia

Caltrans đã lập một bộ dữ kiện để lưu chi tiết liên lạc với khách hàng và các thành phần hợp tác với chúng tôi quan tâm đến việc phát triển CTP. Bộ dữ kiện này cũng ghi lại các nhận xét thu thập qua bản câu hỏi của tài liệu, thẻ nhận xét, e-mails, thư từ, và những buổi tổ chức công cộng. Bộ dữ kiện này sẽ giúp Caltrans biết được là đã thu thập nhận xét của “ai, về gì, khi nào, ở đâu, và thế nào”. Bộ dữ kiện có gần 4,000 người liên lạc và sẽ được mở rộng thêm trong thời gian duyệt xét và nhận định công cộng về bản thảo CTP.

## E. NHỮNG VẤN ĐỀ CỦA THÀNH PHỐ VÀ NHỮNG VÙNG THÔN DÃ PHỤ CẬN

Caltrans quyết tâm soạn một CTP phản ảnh quan điểm của tất cả người dân California, gồm cả những người cư ngụ trong những khu vực thôn dã của tiểu bang chúng ta. Tầm quan trọng của việc người dân ở các khu vực thôn dã tham gia đã được chúng tôi chứng tỏ qua:

- ❑ Những Nhóm Khách Hàng Bên Ngoài Đóng Góp Ý Kiến về CTP – được tổ chức tại Quincy, Eureka, Bakersfield, Marysville, Bishop, Red Bluff, Redding, và Victorville.
- ❑ Thăm Dò Ý Kiến Khách Hàng Bên Ngoài về CTP Bằng Điện Thoại – Bốn trong tám vùng thăm dò ý kiến bằng điện thoại gồm thành phần đa số là ở vùng thôn dã. Với 400 cuộc thăm dò bằng điện thoại trong mỗi vùng, mỗi vùng có tiếng nói đồng đều để đóng góp ý kiến có thể đếm được để đúc kết thành kết quả thăm dò.
- ❑ Những Buổi Hội Thảo Vùng về CTP – 11 trong số 22 Buổi Hội Thảo Vùng về CTP được tổ chức tại các thành phố ở vùng thôn dã, để cư dân thôn dã có cơ hội đóng góp ý kiến cho các mục tiêu, vấn đề, chính sách, và sách lược của bản thảo CTP.
- ❑ Nhận xét của vùng thôn dã về CTP – khoảng 25 phần trăm số thẻ nhận xét, bản câu hỏi, thư từ, và e-mails đã được cư dân ở những thị xã thôn dã và các khu vực phụ cận gửi về.

Ý kiến thu thập từ các nỗ lực mời công chúng ở vùng thôn dã tham gia giữ vai trò thiết yếu trong việc hình thành đoạn Các Vấn Đề Vùng Thôn Dã trong CTP.

## BẢN THẢO

### PHỤ LỤC V

## THU NHẬP VÀ CHI TIÊU VỀ CHUYÊN CHỖ

### THU NHẬP

Theo Phòng Phân Tích Lập Pháp, trong Năm Tài Khóa 1999-2000, California đã chi tiêu khoảng \$15.5 tỷ ngân khoản công cho chuyên chỗ.<sup>1</sup> Ngoài ra, lãnh vực tư nhân cũng chi tiêu hàng tỷ đô la để mua và hoạt động các xe dùng trong hệ thống chuyên chỗ đồng thời xây cất, hoạt động, và bảo trì các đường hỏa xa, cảng, và phi trường tư nhân. Sau đây là đại cương về nguồn tài trợ và phân bổ cho chuyên chỗ công.

Chuyên chỗ tại California được tài trợ từ nhiều nguồn khác nhau của tiểu bang, địa phương, tư nhân, và liên bang. Ngân khoản tiểu bang gồm chính là thuế bán xăng và dầu cặn của tiểu bang (18¢ mỗi ga lông) và lệ phí trọng lượng xe vận tải. Những nguồn tài trợ thêm gồm đa số thuế buôn bán do tiểu bang đánh trên nhiên liệu dẫn cặn, tiền bán công khổ phiếu, lệ phí người xử dụng, và thu nhập tư (AB 680) và phân bổ từ số thu nhập của Quỹ Chung. Từ trước cho đến dạo gần đây, chỉ có một phần nhỏ thuế bán xăng của tiểu bang được dành cho chuyên chỗ. Trong năm 2000, Chương Trình Giải Tỏa Kẹt Xe của Thống Đốc (TCRP) đã dành riêng phần thuế bán xăng của tiểu bang cho các mục đích chuyên chỗ trong năm năm. Phụ Lục VI nói thêm về TCRP.

Người dân California đã chấp thuận Dự Luật 42 vào Tháng Ba 2002. Dự luật này tu chính các điều khoản luật hiện hành trong Hiến Pháp Tiểu Bang về TCRP để đòi hỏi rằng từ Năm Tài Khóa 2003-04 đến 2007-08, số thu nhập thuế bán xăng phải được dùng cho các mục đích cụ thể về chuyên chỗ. Ngoài ra, dự luật này cũng đòi hỏi là bắt đầu từ năm 2008-09, số thu nhập thuế bán xăng phải tiếp tục được dùng cho các mục đích chuyên chỗ của tiểu bang và địa phương. Dự luật này sẽ đem lại mỗi năm khoảng \$1.3 - \$1.5 tỷ, và sẽ được chia ra như sau:

- ❑ 20 phần trăm cho chuyên chỗ công cộng
- ❑ 40 phần trăm cho các dự án cải tiến chuyên chỗ được tài trợ trong Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chỗ Tiểu Bang (STIP)
- ❑ 40 phần trăm để cải tiến đường lộ địa phương, và phân nửa số đó được dành cho các thành phố và phân nửa cho các quận.

Các ngân khoản của liên bang dành cho California được dựa trên phần đóng góp của tiểu bang vào Tín Quỹ Xa Lộ liên bang qua những khoản thuế liên bang đánh trên nhiên liệu chuyên chỗ. Thuế của liên bang đánh trên xăng là 18.4¢ mỗi ga lông, 24.4¢ đối với dầu cặn, và 3.4¢-9.8¢ đối với gasohol.

Tiểu bang nhận được khoảng 65 phần trăm số thu nhập từ thuế tiểu bang đánh trên xăng và dầu cặn, trong khi các thành phố và quận nhận được khoảng 35 phần trăm

<sup>1</sup> California Di Chuyển - Tài Trợ Chuyên Chỗ Của Chúng Ta, Phòng Phân Tích Lập Pháp, Tháng Năm 2000.

## BẢN THẢO

cho đường lộ địa phương. Phần của tiểu bang, cùng với lệ phí trọng lượng xe vận tải, được ký thác vào Trương Mục Xa Lộ Tiểu Bang.

Theo Điều XIX trong Hiến Pháp Tiểu Bang California, tiền thuế xăng của tiểu bang chỉ được dùng để hoạch định, xây cất, bảo trì, và hoạt động công lộ; và để hoạch định, xây cất, và bảo trì các đường sắt chuyên chở công cộng và các cơ sở cố định liên hệ. Không được dùng số thu nhập từ thuế xăng để hoạt động hoặc bảo trì các hệ thống chuyên chở công cộng hoặc để mua hoặc bảo trì toa xe (hỏa xa, xe buýt hoặc phà).

Ngân khoản địa phương chiếm khoảng phân nửa tổng số ngân khoản công chi tiêu cho chuyên chở. Hơn một phần ba ngân khoản địa phương dành cho chuyên chở là lấy từ thuế bán hàng nhiệm ý của địa phương trên tất cả các số bán và chỉ dành cho các mục đích chuyên chở, số còn lại do Quỹ Chuyên Chở Địa Phương, vé xe chuyên chở công cộng, lệ phí, thẩm định phí, và những ngân khoản khác của địa phương cung cấp.

### CHI TIÊU

Khoảng 80 phần trăm số chi tiêu chuyên chở của tiểu bang được dành cho việc bảo trì, phục hồi, điều hành và cải tiến hệ thống xa lộ. Chuyên chở công cộng chiếm khoảng 9 phần trăm tổng số chi tiêu của tiểu bang cho chuyên chở, hoạch định và điều hành 6 phần trăm, và số còn lại được dùng cho thiết bị và Chương Trình Hàng Không.

Khoảng phân nửa số chi tiêu cho xa lộ là cho các dự án bỏ vốn đầu và thêm 15 phần trăm nữa cho việc thiết kế dự án, công trình kỹ thuật, và duyệt xét môi trường. Phần Trợ Giúp Địa Phương chiếm khoảng 17 phần trăm số chi tiêu cho xa lộ và 12 phần trăm cho bảo trì.

Tài trợ cho Chương Trình Hoạt Động và Bảo Vệ Xa Lộ Tiểu Bang (SHOPP) bốn năm, và Kế Hoạch thập niên, được trích từ phần bỏ vốn đầu. Các dự án SHOPP chỉ để cải tiến vốn về bảo trì, an toàn, và phục hồi xa lộ và cầu của tiểu bang mà không tăng thêm làn đường trong hệ thống. Chương trình SHOPP cập nhật được CTC thông qua hồi Tháng Năm 2000 nêu ra \$11 tỷ trị giá các dự án phục hồi và hoạt động trong mười năm tới.

Số còn lại trong ngân khoản bỏ vốn đầu tài trợ cho STIP. Số tài trợ STIP được dành 25 phần trăm cho Caltrans cho hệ thống đường lộ liên vùng và hỏa xa liên thành phố, và 75 phần trăm cho các cơ quan hoạch định chuyên chở vùng.

Gần phân nửa số chi tiêu cho đường lộ địa phương được chi tiêu cho các dự án phục hồi đường lộ, xây cất, và đèn đường. Phần bảo trì được cấp khoảng một phần ba số chi tiêu hàng năm, công trình kỹ thuật và điều hành chiếm 11 phần trăm, và sửa chữa đường tháo nước mưa, các tiện nghi đi bộ, và xe đạp chiếm 9 phần trăm còn lại.

## BẢN THẢO

### THI HÀNH LUẬT

Ngoài thuế nhiên liệu, người dân California còn đóng lệ phí đăng bộ xe và lệ phí xin bằng lái xe để được quyền lái xe. Số thu nhập từ các lệ phí này chỉ được dùng cho việc điều hành và thi hành luật giao thông và xe cộ của tiểu bang. Ngân sách 2000-01 gồm \$1.2 tỷ cho các mục đích thi hành luật giao thông, trong số đó 70 phần trăm là cho Sở Tuần Tra Xa Lộ California.

## BẢN THẢO

### PHỤ LỤC VI

#### CÁC DỰ ÁN ĐƯỢC HOẠCH ĐỊNH

##### CÁC KẾ HOẠCH CHUYÊN CHỖ 20 NĂM

Bộ dữ kiện Hệ Thống Đầu Tư Chuyên Chỗ California (được nêu trong Phụ Lục này) gồm các dự án được hoạch định rút từ Các Kế Hoạch Chuyên Chỗ Vùng đã được phê chuẩn tính vào Tháng Giêng năm 2000 và các dự án từ các kế hoạch hệ thống cấp tiểu bang, gồm Kế Hoạch Sách Lược Chuyên Chỗ Liên Vùng và Kế Hoạch Hệ Thống Hàng Không California. Kết hợp với dữ kiện dự án từ Chương Trình Đầu Tư Chuyên Chỗ California 2000 và Chương Trình Hoạt Động và Bảo Vệ Xa Lộ Tiểu Bang, dưới \$70 tỷ một chút được hoạch định dùng đầu tư cho hệ thống chuyên chỗ trong 20 năm tới.

Năm mươi bảy phần trăm số đầu tư được dự định cho hệ thống xa lộ tiểu bang và, khi kết hợp với các dự án đường lộ địa phương, lên tổng cộng là 72 phần trăm tổng số đầu tư dành cho đường lộ California. Trong số còn lại, 11 phần trăm dành cho hỏa xa, 8 phần trăm cho chuyên chỗ công cộng, 8 phần trăm cho phi trường, và 1 phần trăm cho các tiện nghi xe đạp và người đi bộ.

##### CHƯƠNG TRÌNH GIẢI TỎA KẸT XE CỦA THỐNG ĐỐC

Vào Tháng Bảy 2000, Thống Đốc Gray Davis đã ký Dự Luật Hạ Viện 2928 (Chương 91 Các Đạo Luật Năm 2000), để thực thi TCRP. Mục đích của kế hoạch này là giải tỏa kẹt xe, cải tiến chuyên chỗ hàng hóa, và kết nối liên phương tiện. Khi được ban hành, kế hoạch này cung cấp \$5 tỷ các ngân khoản mới cho 141 dự án có ưu tiên cao và thêm \$1.4 tỷ nữa để bảo trì đường lộ địa phương, hoạt động chuyên chỗ công cộng, và các dự án STIP trong bảy năm tài khóa. 141 dự án này chú trọng vào các hành lang kẹt xe nhất trong tiểu bang và gồm các dự án xa lộ, chuyên chỗ công cộng, và hỏa xa.

Ngân khoản cho Chương Trình Giải Tỏa Kẹt Xe là tiền thuế tiểu bang đánh trên số bán xăng vốn vẫn được ký thác vào Quỹ Chung. Các ngân khoản này không bị các khoản hạn chế của Điều XIX trong Hiến Pháp Tiểu Bang, như đã được nói trong Phụ Lục IV.

Chương Trình Giải Tỏa Kẹt Xe của Thống Đốc tài trợ cho các dự án sau đây:

1. Để "xúc tiến gấp" các dự án đang thiếu tài trợ. Các ngân khoản này sẽ giúp bắt đầu nghiên cứu và đi đến thỏa thuận về dự án. Hoàn tất nghiên cứu, quy định phạm vi rõ ràng hơn, và đi đến thỏa thuận sẽ giúp có được số tài trợ cần thiết còn lại để thực thi mỗi dự án.
2. Để tài trợ đầy đủ các dự án để có thể bắt đầu thực thi hoặc xây cất dự án. Có được tài trợ trọn vẹn sẽ giúp xúc tiến việc thực thi hoặc xây cất một dự án bằng cách tài trợ sớm hơn. Số này gồm cả phần tài trợ cho giai đoạn thiết kế để hoàn tất thiết kế, hoặc cung cấp tài trợ để mua quyền ưu tiên cần thiết cho một dự án.

## BẢN THẢO

- 3. Để tài trợ cho các dự án lề ra bị hạn chế hoặc khó theo đuổi vì Điều XIX. Vì tiền thuế bán xăng không bị các khoản hạn chế của Điều XIX, các ngân khoản của Chương Trình Giải Tỏa Kẹt Xe linh động hơn và do đó có thể dùng để mua xe buýt và các toa xe.*

## BẢN THẢO

### PHỤ LỤC VII

#### CÔNG VIỆC ĐANG TIẾN HÀNH

#### A. HỆ THỐNG ĐẦU TƯ CHUYÊN CHỖ CALIFORNIA CÔNG CỤ HỆ THỐNG THÔNG TIN ĐỊA LÝ

##### Sơ Lược

Hồi Tháng Mười Hai 1998, là bước đầu để cập nhật CTP 2025, một toán gồm nhân viên của Caltrans và những thành phần hợp tác cấp vùng đã nhận định nhu cầu kết hợp các kế hoạch dài hạn hiện hữu của cả Caltrans lẫn các cơ quan hoạch định chuyên chở vùng bằng cách thành lập một công cụ Hệ Thống Thông Tin Địa Lý (GIS) cho hệ thống chuyên chở hiện hữu và hoạch định. Kết quả là một dự án được thiết kế riêng có tên gọi là ESRI ArcView được Phòng Hoạch Định Tiểu Bang của Caltrans (OSP) và Ban Dịch Vụ GIS của Sở Thông Tin Hệ Thống Chuyên Chở đồng phát triển, với ý kiến đóng góp của ủy ban cố vấn chính sách và kỹ thuật gồm những thành phần hợp tác nội bộ và ngoại bộ. Hồi Tháng Giêng 2001, bản chính thức đầu tiên(v1.1) của công cụ GIS của Hệ Thống Đầu Tư Chuyên Chở California (CTIS) đã được tung ra, cùng với tài liệu yểm trợ là một tập hướng dẫn cho người xử dụng, tự điển dữ kiện, và bảng tóm tắt dữ kiện. Nhu kiện này được để trên website của Caltrans vào Tháng Năm, cho các cơ quan bên ngoài có thể lấy xuống.

##### Mục Đích

Mục tiêu của công cụ CTIS là trình bày bản đồ toàn diện về các dự án chuyên chở đang được tiểu bang và các thành phần hợp tác hoạch định chuyên chở vùng tiến hành và hoạch định trong 20 năm tới hoặc lâu hơn cho hệ thống chuyên chở của California. Công cụ này ghi địa điểm các dự án xa lộ, đường địa phương, hỏa xa, và phi trường. Các dự án cho xe đạp, người đi bộ, và hoạch định cũng được ghi trong công cụ này, nhưng không cho thấy địa điểm.

Có thể dùng công cụ CTIS để xem dữ kiện địa lý và phân tích cơ bản về các dự án chuyên chở, chẳng hạn như tổng số tiền sẽ được đầu tư vào các cơ sở xa lộ xếp theo mục đích dự án. Công cụ sơ thảo này cũng là phương tiện truyền thông giúp các cơ quan liên lạc với nhau lúc đầu về những gì được hoạch định trong một vùng địa lý nào đó. CTIS có mục đích cải tiến tiến trình quyết định bằng cách giúp Caltrans và những nhà hoạch định vùng nhận định và thẩm định các thiếu sót, trùng lặp, và sai biệt giữa các dự án chuyên chở được hoạch định, và các cơ hội cải tiến thời điểm và phối hợp các dự án, cũng như ghi rõ toàn diện các kế hoạch hiện hữu về hệ thống dùng cho CTP 2025 và những lần cập nhật Kế Hoạch sau đó.

## BẢN THẢO

### Tình Trạng Dự Án

Sau khi phát hành công cụ hồi Tháng Giêng 2001, đã có một chiến dịch quảng cáo toàn tiểu bang để trình bày công cụ này với nhân viên nội bộ và nhân viên của các cơ quan hợp tác. Những buổi trình bày này đưa đến việc thành lập một toán làm việc, gồm các đại diện của cơ quan hoạch định chuyên chở vùng và nhân viên các ban liên hệ của Caltrans để soạn ra một tiến trình cập nhật và chu kỳ cho dữ kiện của công cụ, và để đưa ra các đề nghị nhằm kết hợp chặt chẽ hơn các bộ dữ kiện khác nhau về dự án và cải tiến mức tương hợp giữa dữ kiện và công cụ GIS.

Tuy tiến trình cập nhật dài hạn đang được thiết kế, nhân viên đã phát triển một bộ dữ kiện theo cách tương quan để cập nhật dữ kiện dự án đã lập chương trình của công cụ với các dự án STIP 2000. Phần cập nhật này, vốn đã gần hoàn tất, sẽ đưa đến kết quả là bản 3.1 của công cụ này.

### Đường Hướng Tương Lai Gần và Tối Hậu

Sau khi tung ra bản 3.1, sẽ bắt đầu công việc cập nhật các dữ kiện dự án đã được hoạch định. Các kế hoạch chuyên chở vùng (RTPs), nguồn đưa ra đa số các dự án hoạch định, hiện đang được cập nhật để phản ảnh các điều kiện mới trong Các Nguyên Tắc Hướng Dẫn RTP ban hành hồi năm ngoái. Dữ kiện dự án từ những RTP mới này sẽ được ghi vào bộ dữ kiện CTIS khi có. Dự kiện dự án từ các kế hoạch hệ thống cấp tiểu bang, gồm các dự án hàng không, liên vùng, và hỏa xa hành khách và hàng hóa cũng sẽ được ghi vào.

Đường hướng tối hậu của công cụ này là sẽ được dùng trên web, để người sử dụng không cần phải có nhu kiện GIS. Những thành phần có dữ kiện dự án có thể cập nhật dữ kiện thuộc tính (hay miêu tả) của công cụ, dữ kiện không gian (địa điểm), và ngay cả địa điểm của dự án chỉ bằng cách “chỉ và bấm” trên bản đồ. Công cụ này sẽ được kết nối liên động với các bộ dữ kiện khác của Caltrans, chẳng hạn như bộ dữ kiện các dự án đã lập chương trình của Hệ Thống Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở California (CTIPS), cho phép người sử dụng có được chi tiết mới nhất. Công cụ này sẽ hiển thị địa điểm tất cả những phương tiện của dự án, kể cả các dự án xe đạp, người đi bộ, và chuyên chở công cộng, hiện chỉ xem được dưới dạng bảng liệt kê. Ngoài ra, các dự án đường lộ và hỏa xa địa phương cũng sẽ được hiển thị thành những biến chuyển đường thẳng (đến và từ các địa điểm) thay vì chỉ là một điểm (tại cơ sở chính và đường cắt ngang).

## B. NGHIÊN CỨU CÁC KHUYNH HƯỚNG VÀ NHÂN KHẨU TRONG KẾ HOẠCH CHUYÊN CHỞ CALIFORNIA

Các mục tiêu của Cuộc Nghiên Cứu Các Khuynh Hướng và Nhân Khẩu của Kế Hoạch Chuyên Chở California là để nhận định các khuynh hướng và thay đổi về dân số sẽ ảnh hưởng đến hệ thống chuyên chở của California, cách di chuyển, và việc phát triển các chính sách và sách lược. Các kết luận được dựa trên các khuynh hướng mới về xã hội, kinh tế, và thương nghiệp, và thành phần và phân phối nhân khẩu dữ

## BẢN THẢO

kiện tại California rút từ kết quả Kiểm Kê Dân Số Toàn Quốc Năm 2000. Kết quả nghiên cứu sẽ giúp những nhà hoạch định chuyên chở và những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở soạn ra các sách lược để giải quyết các nhu cầu chuyên chở của California trong mười và hai mươi năm tới (2015 và 2025). Dự án này gồm một bản nêu vấn đề, một phúc trình sau cùng, và một công cụ Hệ Thống Thông Tin Địa Lý để hiển thị địa điểm các thay đổi dự kiến về dân số. Cuộc nghiên cứu này đã được hoàn tất vào mùa Thu 2002.

Giáo Sư Elizabeth Deakin của Viện Đại Học California, Berkeley đã soạn luận đề bối cảnh cho giai đoạn đầu của cuộc nghiên cứu này. Các khuynh hướng nêu trong luận đề này gồm những mức gia tăng xử dụng và làm chủ xe, gia tăng dân số, và gia tăng tỷ lệ giới trẻ và người cao niên tại California. Những vấn đề khác được nêu trong luận đề là địa điểm gia cư, khuynh hướng việc làm, các tiến bộ kỹ thuật, chuyên chở hàng hóa, và các yếu tố môi trường. Luận đề này được đăng trên website của Trung Tâm Chuyên Chở Viện Đại Học California tại: [www.uctc.net/trends/](http://www.uctc.net/trends/).

Toán nghiên cứu phần còn lại của cuộc nghiên cứu này gồm Các Giáo Sư Randall Crane và Abel Valenzuela của Viện Đại Học California, Los Angeles, Christopher Williamson của Nhóm Nghiên Cứu Solimar, và Giáo Sư Dowell Myers thuộc Viện Đại Học Southern California. Giai đoạn nghiên cứu này là xét đến các thay đổi dân số và phân tích các khuynh hướng và vấn đề chuyên chở ảnh hưởng đến California trong 20 năm tới.

Trong phần đầu của giai đoạn này là dự kiến dân số mỗi vùng cho những năm 2015 và 2025. Những mức dự kiến này được dựa trên dữ kiện nhân khẩu hiện hữu của kết quả Kiểm Kê Dân Số 2000, song song với những mức dự kiến nhân khẩu của Bộ Tài Chánh (Department of Finance) và Các Tổ Chức Hoạch Định Thành Thị (Metropolitan Planning Organizations). Những mức dự kiến về dân số này sau đó được lập thành bản đồ bằng chương trình Hệ Thống Thông Tin Địa Lý.

Ngoài ra, toán khảo cứu cũng xem xét các dữ kiện bổ túc để biết thêm về mối tương quan giữa chủng tộc, gốc sắc tộc, các chọn lựa chuyên chở, và tình trạng di dân. Công việc này xét đến cả những phần cụ thể trong thị trường lao động như người giúp việc nhà, người làm việc lao động trong ngày, và công dân nông trại theo mùa.

Sau khi thu thập dữ kiện, toán nghiên cứu đã lập thành một mô thức về nhu cầu di chuyển toàn tiểu bang. Mô thức này xét đến các thay đổi về dân số, cách di chuyển, và cách xử dụng đất để đưa ra những mức nhu cầu có thể xảy ra cho hệ thống chuyên chở của California vào năm 2025.

Caltrans sẽ tiếp tục cập nhật và nâng cao dữ kiện khi có dữ kiện từ kết quả Kiểm Kê Dân Số 2000 và những nguồn khác.

### C. THĂM DÒ VỀ DI CHUYỂN TOÀN TIỂU BANG 2000 - 2001

Caltrans có một bộ dữ kiện về di chuyển để ước tính, lập mô thức, và tiên đoán về di chuyển toàn Tiểu Bang. Bộ dữ kiện này thỉnh thoảng được cập nhật bằng các chi tiết

## BẢN THẢO

thu thập từ những lần thăm dò ý kiến từng nhà toàn tiểu bang và cùng với kết quả kiểm kê dân số toàn quốc. Caltrans, làm việc với hãng tham vấn NuStats, đạo gẫn đây đã hoàn tất cuộc phỏng vấn thăm dò bằng điện thoại năm 2001 về vấn đề di chuyển thật rộng rãi toàn tiểu bang dùng dữ kiện về di chuyển và xã hội kinh tế từ 17,000 nhà được chọn ngẫu nhiên tại California. Cuộc nghiên cứu về khởi điểm và điểm đến này cho những nhà hoạch định chuyên chở, phân tích, và kỹ sư, biết tổng quát về khởi điểm và điểm đến của những chuyến đi. Có thể so sánh với các dữ kiện thu thập trong Cuộc Thăm Dò về Di Chuyển năm 1991 để xét đến các thay đổi vùng và toàn tiểu bang về tỷ lệ các chuyến đi theo mỗi nhà và tỷ lệ theo mỗi xe, phương tiện di chuyển, chi tiết về khoảng đường đi, và số người ngồi trong xe.

### D. NGHIÊN CỨU VỀ CÓ VIỆC LÀM VÀ ĐI LÀM NGƯỢC CHIỀU

Một cuộc nghiên cứu có tựa đề là “Có Việc Làm và Đi Làm Ngược Chiều tại California: Thị Trường, Nhu Cầu, và Viễn Ảnh Chính Sách” hiện đang được tiến hành để xác định tác động của tình trạng phân tán việc làm đối với cư dân thành thị. Cuộc nghiên cứu này, do Viện Nghiên Cứu Chuyên Chở, Viện Đại Học California, Berkeley, thực hiện, sẽ đánh giá mức cầu của các dịch vụ chuyên chở đi làm ngược chiều, địa điểm các chuyến đi, thành phần xã hội nhân khẩu của những người đi làm ngược chiều, chọn lựa phương tiện đi làm, và các yếu tố định chế trong các khu vực thành thị lớn và nhỏ và các quận thôn dã.

## BẢN THẢO

### PHỤ LỤC VIII

## HỘI ĐỒNG XÂY DỰNG CALIFORNIA CHO THẾ KỶ THỨ 21

### ĐẦU TƯ CHO CALIFORNIA HOẠCH ĐỊNH SÁCH LƯỢC CHO NỀN THỊNH VƯỢNG VÀ PHẨM CHẤT CUỘC SỐNG TƯƠNG LAI CỦA CALIFORNIA

Vào năm 1999, Thống Đốc Gray Davis đã ký Lệnh Hành Pháp để thành lập một Hội Đồng Xây Dựng cho Thế Kỷ Thứ 21 gồm 48 thành viên. Hội Đồng này, do Maria Contreras-Sweet, Giám Đốc, BT&H, và Cruz M. Bustamante, Phó Thống Đốc, đồng chủ tọa, để thăm dò các vấn đề về hạ tầng cơ sở ảnh hưởng đến hàng chục triệu người dân California mỗi ngày.

Hội Đồng đã đánh giá tám yếu tố nền tảng của hạ tầng cơ sở California:

- ❖ Các cơ sở giáo dục
- ❖ Các cơ sở công
- ❖ Năng lượng
- ❖ Kỹ thuật
- ❖ Gia cư
- ❖ Chuyên chở
- ❖ Xử dụng đất
- ❖ Nước.

Hội đồng cũng nhận định các thử thách về việc tài trợ hạ tầng cơ sở và đưa ra các giải pháp chọn lựa mới. Phúc trình của Hội Đồng có đăng tại: <http://www.bth.ca.gov/invest4ca/>

Bản thảo CTP phù hợp với kết luận và đề nghị về chuyên chở của Hội Đồng. Ngoài ra, Ủy Ban Chuyên Chở của Hội Đồng cũng đã soạn ra các tiêu chuẩn và mức đo lường sau đây để đánh giá các đề nghị về chuyên chở, nhằm cải tiến cách thực hiện dự án và tận dụng tối đa những khoản đầu tư. Các tiêu chuẩn được liệt kê theo vẫn mẫu tự.

*Giải Tỏa Kẹt Xe:* Mức độ dự án có thể giảm bớt giờ đi làm xa và phí tổn chậm trễ trong các khu vực thành thị trong những giờ cao điểm.

*Kết Nối:* Mức độ cơ sở kết nối và phối hợp với các cơ sở chuyên chở khác, các phương tiện chuyên chở khác nhau, nhu cầu của người xử dụng (chẳng hạn như những điểm đưa đón), các cơ sở không phải về chuyên chở, những vùng khác trong tiểu bang, và các lộ trình mậu dịch quốc tế và toàn quốc.

*Tiện Lợi/Thoải Mái:* Các yếu tố như khả năng của người di chuyển đến được cơ sở vào đầu chuyến đi và tiếp tục di chuyển (nếu cần thiết) sau khi ra khỏi cơ sở; thích thú khi di chuyển; thoải mái tại cơ sở; riêng tư; tiếng động; mùi; không bị nóng, lạnh, mưa, v.v...; và có thể làm những việc khác ngoài việc điều khiển xe trong chuyến đi (chẳng hạn như đọc sách báo, dùng máy điện toán, nói chuyện, nghe nhạc, xem truyền hình, dùng điện thoại, v.v...).

## BẢN THẢO

*Phí Tồn:* Phí tổn nội và ngoại bộ của công chúng để hoạch định, thiết kế, xây cất, bảo trì, hoạt động, và xử dụng cơ sở. Là trị giá hiện nay của bất cứ phí tổn nào trong tương lai và có tìm được nguồn tài trợ nào khác và vay mượn để gia tăng mức đầu tư chung hay không.

*Hiệu Năng:* Mức hiệu quả của cơ sở khi được xử dụng, chẳng hạn như phí tổn mỗi chuyến đi, thời gian và tốc độ mỗi chuyến đi, phí tổn mỗi người hoặc mỗi dặm cho mỗi người, phí tổn/tốc độ chuyên chở hàng hóa, phải nhờ đến các cơ sở khác, v.v...

*Kỹ Thuật Tiến Hóa:* Mức độ cơ sở có thể được nâng cao và cải tiến trong tương lai nếu phát triển được kỹ thuật mới đã tiên liệu; mức độ khả dĩ hoặc xác suất phát triển được kỹ thuật đó, phí tổn phát triển hoặc áp dụng kỹ thuật đó, và mức độ kỹ thuật đó cải tiến hoặc gia tăng lợi ích cho cơ sở.

*Linh Động:* Mức độ cơ sở tiếp tục hữu ích nhờ có thể thích nghi với các thay đổi về nhu cầu chuyên chở trong tương lai, những nơi đến, các phương tiện, và cơ sở; các yếu tố môi trường, và khả năng chuyên chở số người và hàng hóa.

*Khả Năng Di Chuyển Cá Nhân:* Khả năng của cơ sở, riêng cơ sở đó hoặc khi phối hợp với các cơ sở khác, giúp cho mỗi người di chuyển đến được nơi họ muốn đến, có hay không có hành lý hoặc thiết bị, kể cả khả năng đi thêm những chỗ phụ khác và ngừng nhiều chặng trong nhiều thời gian khác nhau.

*Bền Bỉ:* Mức độ đầu tư tăng dần về vốn, hoạt động, hoặc bảo trì có thể gia tăng chu kỳ xử dụng bền bỉ của cơ sở; trì hoãn nhu cầu thay mới và do đó giảm bớt phí tổn bỏ vốn đầu trong tương lai và suy thoái hệ thống.

*Có Thể Bị Gián Đoạn Trong Tương Lai:* Cơ sở có dễ bị đình công, phá hoại, động đất và các thiên tai khác hay không, thiếu hụt nhiên liệu hoặc vật liệu trong tương lai, suy thoái, trở ngại bảo trì và phí tổn so với mức độ bền bỉ, v.v...

*Thực Hiện Dự Án:* Những bước cần thiết để thực hiện dự án từ giai đoạn hoạch định đến hoạt động sau khi xây xong, khả năng được thực thi sau cùng, và thời gian cần thiết trước khi xử dụng được cơ sở.

*Công Chúng Chấp Nhận:* Mức độ công chúng yểm trợ, chấp nhận, quan tâm, hoặc chống đối phương tiện chuyên chở, phí tổn, cơ chế tài trợ, hoặc những yếu tố khác.

*Tác Động đến Phẩm Chất Cuộc Sống:* Mức độ cơ sở tăng hoặc giảm ô nhiễm không khí hoặc các loại ô nhiễm khác, hình dạng cơ sở, mức đóng góp cải tiến hoặc gây suy thoái phẩm chất cuộc sống, mức đóng góp phát triển kinh tế, và các cơ hội khác.

*An Toàn:* An toàn cá nhân và xe cộ khi đến cơ sở vào đầu chuyến đi và di chuyển đến cuối chuyến đi; an toàn của xe/cơ sở đối với tai nạn và những rủi ro khác; và an toàn của mỗi người di chuyển trong khi xử dụng cơ sở.

*Tốc Độ/Giờ Di Chuyển:* Tổng số giờ cần thiết cho mỗi chuyến đi từ đầu đến khi kết thúc, kể cả giờ chờ đợi và di chuyển để nối các cơ sở với nhau. Tổng số giờ này nên so với tổng số giờ di chuyển nếu không xây cơ sở đó và/hoặc nếu thực hiện một cơ sở

## BẢN THẢO

khác. Nên đánh giá tổng số thời gian của chuyến đi, không phải chỉ có giờ tại cơ sở được đề nghị.

*Xử Dụng Khả Năng Hiện Hữu Của Cơ Sở:* Mức độ cơ sở có thể gia tăng hoặc nâng cao các cơ sở hiện hữu và gia tăng mức sử dụng các cơ sở chưa được tận dụng.

## BẢN THẢO

### PHỤ LỤC IX

#### **BẢNG CHÚ GIẢI TỪ NGỮ & DANH SÁCH MỘT SỐ TÊN VIẾT TẮT**

Chương Trình Phát Triển Cửa Ngõ Toàn Cầu phản ánh quan điểm của các thành phần đương cuộc về mức độ khẩn cấp và các chọn lựa để giúp chuyên chở hàng hóa tại California. Phúc trình này đề nghị vấn đề chuyên chở hàng hóa là một ưu tiên về kinh tế và chuyên chở và kêu gọi có hành động nhằm nâng cao sức chở và cải tiến hiệu năng của hệ thống chuyên chở hàng hóa toàn cầu của California.

Kế hoạch này chú trọng vào các cơ sở có số lượng hàng hóa cao nhất và các thử thách về chuyên chở: các phi trường quốc tế, hải cảng, các hành lang mậu dịch, các điểm qua lại tại biên giới, các cơ sở chuyển tiếp liên phương tiện, và các trung tâm phân phối chuyên chở hàng hóa. Một mục tiêu chính của chương trình này là nhận diện các dự án di chuyển hàng hóa với các lợi ích cao nhất về chuyên chở, kinh tế, cộng đồng và môi trường để xin tài trợ của tiểu bang, liên bang, vùng, địa phương và tư nhân.

Chương trình này được thiết kế để đem ra thảo luận giữa những nhà soạn chính sách, kỹ nghệ chuyên chở, và công chúng để có thể giải quyết các vấn đề cấp bách nhất về chuyên chở và mức độ dễ sống tại cộng đồng của tiểu bang.

#### **CÁC LỢI ÍCH**

Chương trình này có nhiều tiềm năng lợi ích. Cứ 7 việc làm tại California thì có hơn 1 việc làm gắn liền với lãnh vực mậu dịch trong nước và quốc tế. Bằng cách giảm bớt kẹt xe và chậm trễ, chương trình này sẽ giúp thương nghiệp, các hãng chuyên chở hành khách, và chở hàng có phương tiện tốt hơn và đều hòa hơn để đưa ra đến các thị trường quốc tế và quốc nội. Mục đích chính là giảm bớt phí tổn chuyên chở và tồn kho, nâng cao sản lượng, lợi nhuận, tăng trưởng, và khả năng cạnh tranh. Người tiêu thụ cũng sẽ có lợi từ việc giảm bớt phí tổn sản phẩm, giảm bớt kẹt xe, cải tiến an toàn, và cộng đồng dễ sinh sống hơn.

Không những chỉ có người dân California mới có lợi từ chương trình này, mà cũng sẽ ảnh hưởng đến toàn quốc. Các cửa ngõ toàn cầu của California, chẳng hạn như các cảng Los Angeles, Long Beach, và Oakland, các phi trường quốc tế tại Los Angeles, San Francisco, và Oakland, và các xa lộ hành lang mậu dịch, hỏa xa, và các điểm qua lại tại biên giới, là hệ thống chuyên chở mậu dịch lớn nhất tại Hoa Kỳ. Cả nước nhờ rất nhiều vào hệ thống này, nhất là để tiếp xúc với vùng Bồ Thái Bình Dương. Hàng triệu việc làm toàn quốc phải nhờ vào hệ thống chuyên chở của California.

#### **CÁC THỬ THÁCH**

Thử thách về chuyên chở hàng hóa vừa đáng kể vừa cấp bách. Ngày càng bị kẹt xe và chậm trễ. Công trình phát triển các cơ sở cửa ngõ của tiểu bang và hạ tầng

## BẢN THẢO

cơ sở chuyên chở đã không bắt kịp mức tăng trưởng kinh tế và mật dịch. Vì thế, phí tổn vì kẹt xe, chậm trễ, tai nạn, và chuyên chở hàng hóa đã gia tăng. Lượng tàu chở thùng container đến cảng và lượng hàng hóa chở bằng đường hàng không theo dự liệu sẽ tăng gấp ba vào năm 2020, trong khi lượng chuyên chở hàng hóa chung được dự kiến sẽ tăng 56 phần trăm từ 1996 đến 2016. Nếu không giải quyết nhu cầu cảng ngày gia tăng thì có thể tác hại nghiêm trọng đến khả năng cạnh tranh kinh tế của tiểu bang cũng như khả năng tạo công ăn việc làm mới và duy trì các thương nghiệp hiện hữu tại California. Bằng cách áp dụng đường lối cộng tác giữa lãnh vực công và tư phản ảnh các mục tiêu và hiểu biết chung, Chương Trình Phát Triển Cửa Ngõ Toàn Cầu có thể là tâm điểm tạo dựng liên hiệp toàn tiểu bang.

### CÁC NHU CẦU CẢI TIẾN CỬA NGÕ

Trong số các vấn đề cửa ngõ toàn cầu có ưu tiên cao nhất của California là sáu cảng (Long Beach, Los Angeles, Oakland, Hueneme, Sacramento và Stockton), năm phi trường quốc tế (Los Angeles, San Francisco, Oakland, Ontario, và San Diego), và hai lối qua biên giới (Otay Mesa và Calexico). Các hành lang mật dịch then chốt đã được nhận định gồm tám xa lộ liên tiểu bang, cũng như những phần quan trọng của bảy xa lộ khác. Ngoài ra, những tuyến đường được nhận định khác là bốn Xa Lộ Hoa Kỳ/Tiểu Bang và một số đoạn của mười một xa lộ khác, cũng như các lộ trình chính của Đường Hỏa Xa Bắc Santa Fe của Burlington và Đường Hỏa Xa Union Pacific. Những tuyến đường này là các cửa ngõ then chốt xuất phát và tiếp nhận mật dịch quốc tế, gồm những vùng Los Angeles, San Francisco, Central Valley, và Biên Giới Quốc Tế California/Mexico.

Đối với các phi trường quốc tế, phương tiện cho xe vận tải lui tới cũng là một trở ngại chính. Tình trạng thành thị hóa, giới hạn đường bộ, các hạn chế về phẩm chất không khí, và sức chống đối tại địa phương làm cho khó mở rộng thêm các phi trường lớn nhất của California. Cả hai đường hỏa xa chính đều gặp khó khăn về sức chở, môi trường và cộng đồng. Trên xa lộ của California, tình trạng kẹt xe đang trở thành một thử thách quan trọng cho cả người đi làm xa lẫn tài xế xe vận tải. Hệ thống này phải được bảo trì và mở rộng thêm, và phải cải tiến hiệu năng hoạt động, nếu muốn giảm bớt tình trạng kẹt xe.

### TÀI TRỢ

Đa số các thành phần đương cuộc tin rằng nguồn tài trợ để cải tiến các cửa ngõ của California và hệ thống chuyên chở hàng hóa cần phải có hợp tác sáng tạo giữa công và tư, và cải biến các chương trình hiện hữu của tiểu bang và liên bang. California tiếp tục tài trợ qua các Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở Tiểu Bang, Chương Trình Hoạt Động và Bảo Vệ Xa Lộ Tiểu Bang, và Chương Trình Trợ Giúp Phi Trường của California. Các chương trình tài trợ sáng tạo như Chương Trình Giải Tỏa Kẹt Xe, Trương Mục Xa Lộ Tiểu Bang, Những Cách Thu Nhập Trong Lúc Chờ Cấp Khoản, Ngân Hàng Tài Trợ Chuyên Chở, và Ngân Hàng Phát Triển Hạ Tầng Cơ Sở và nền

## BẢN THẢO

Kinh Tế California cần được cải biến để tài trợ được hiệu quả hơn. Cũng phải gia tăng mức tham gia của vùng trong việc tài trợ các dự án chính về chuyên chở hàng hóa.

Chính quyền liên bang, qua Đạo Luật Công Bằng Chuyên Chở cho Thế Kỷ Thứ 21 (TEA-21), cung cấp tài trợ có thể sử dụng cho vấn đề chuyên chở hàng hóa. Tuy nhiên, trên thực tế, chỉ có một ít tiền này đã được dùng cho các dự án chuyên chở hàng hóa. Các chương trình liên bang thường có hạn chế, quy luật, và các giới hạn khác về điều kiện được cấp.

### **CÁC GIẢI PHÁP CHO THÀNH PHẦN ĐƯƠNG CUỘC ĐỂ CẢI TIẾN CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA:**

Các thành phần đương cuộc đưa ra các giải pháp sau đây cho những nhà soạn chính sách cứu xét để cải tiến dòng lưu chuyển hàng hóa qua các cửa ngõ của California:

- ❑ Các cơ quan hoạch định chuyên chở của tiểu bang, vùng, và các cơ quan địa phương khác phải giữ vai trò tích cực hơn trong việc hoạch định, tài trợ, phát triển hoạt động, và bảo trì những phần công cộng thiết yếu trong hệ thống chuyên chở hàng hóa.
- ❑ Tiểu bang cũng nên đi đầu trong việc hợp tác với liên bang để đáp ứng các nhu cầu chuyên chở hàng hóa của California. Trong tiến trình cho phép lại TEA-21 năm 2003, tiểu bang nên nhấn mạnh hơn vào vấn đề chuyên chở hàng hóa và nhiều linh động hơn trong số tài trợ khi dùng các chương trình tài trợ chuyên chở thông lệ của liên bang.
- ❑ Tiểu bang nên tích cực cải tiến hiệu năng hoạt động của các cửa ngõ chính của tiểu bang. California nên tích cực tìm cách ứng dụng Hệ Thống Chuyên Chở Thông Minh và nên lãnh đạo, thương lượng, môi giới, và hợp tác để đem lại các cải tiến hiệu năng khác.
- ❑ Tiểu bang nên linh động hơn khi dùng ngân khoản tài trợ của tiểu bang.

## BẢN THẢO

### PHỤ LỤC IX

#### CÁC KẾ HOẠCH CHUYÊN CHỖ VÙNG

Các Cơ Quan Hoạch Định Chuyên Chỗ Vùng (RTPA) có trách nhiệm soạn và áp dụng một kế hoạch chuyên chỗ vùng 20 năm cứ ba năm một lần trong các khu vực thành thị, và bốn năm một lần cho các khu vực không phải thành thị. Có 43 RTPAs tại California. Mười sáu cơ quan này được liên bang tài trợ và công nhận là Các Tổ Chức Chuyên Chỗ Thành Thị (MPO) với các khu vực thành thị hóa có dân số hơn 50,000. 29 RTPAs không thuộc thành thị phần lớn được tài trợ của tiểu bang.

Bộ Luật Chính Quyền California Đoạn 65080 et seq. và Bộ Luật Hoa Kỳ, Tiêu Đề 23, Các Đoạn 134 và 135 et seq. đòi hỏi phải có các kế hoạch chuyên chỗ vùng (RTP). Theo luật tiểu bang, mỗi RTPA phải soạn và áp dụng một RTP để phối hợp và quân bình hệ thống chuyên chỗ vùng, gồm cả, nhưng không giới hạn vào, các cơ sở và dịch vụ chuyên chỗ đại chúng, xa lộ, đường hỏa xa, hải dương, xe đạp, người đi bộ, chuyên chở hàng hóa, và hàng không. Ngoài ra, RTP phải thiên về hành động và thực tiễn, xét đến cả ngắn hạn và dài hạn.

Các Nguyên Tắc Hướng Dẫn về RTP do CTC áp dụng quy định là phải có đồng nhất giữa CTP, RTP, và các kế hoạch chuyên chỗ khác của các thành phố, quận, địa hạt, các tổ chức tư nhân, các chính quyền bộ lạc, và các cơ quan tiểu bang và liên bang.

Không như CTP, RTPs nhận định các dự án. Chương trình CTC không thể lập chương trình cho các dự án không phù hợp với kế hoạch chuyên chỗ vùng đã được thông qua.

Phẩm chất không khí là một quan tâm chính khi soạn RTPs. Luật liên bang đòi hỏi RTP phải phù hợp với Kế Hoạch Thực Thi của Tiểu Bang. Phù hợp là phải chứng tỏ đáp ứng đúng những mức nhả khói tại những nơi thích ứng, đáp ứng các tiêu chuẩn nhả khói khác khi thích ứng, và bằng cách thực hiện các biện pháp kiểm soát theo đòi hỏi của Kế Hoạch Thực Thi của Tiểu Bang.

Ngoài ra, MPOs cũng phải phân tích và cứu xét các tác động có thể xảy ra cho xã hội và môi trường đối với: các mục tiêu về gia cư, việc làm, phát triển cộng đồng, xử dụng đất, phát triển thành phố trung ương, v.v...

## BẢN THẢO

### PHỤ LỤC XI

#### BẢNG CHÚ GIẢI TỪ NGỮ & DANH SÁCH MỘT SỐ TÊN VIẾT TẮT

##### BẢNG CHÚ GIẢI TỪ NGỮ

**Advanced Transportation Systems (Các Hệ Thống Chuyên Chở Tân Tiến)** – Dùng kỹ thuật tân tiến để quản trị và hoạt động các hệ thống chuyên chở; thông tin cho người di chuyển; cải tiến an toàn xe cộ và hệ thống; và cải tiến xây cất và bảo trì. Các hệ thống chuyên chở tân tiến về xe cộ và hạ tầng cơ sở gồm chuyên chở công cộng và chuyên chở hàng hóa cũng như xe tư nhân.

**Affordable Housing (Gia Cư Với Giá Phải Chăng)** – Gia cư với phí tổn không hơn 30 phần trăm số lợi tức gộp hàng tháng sau khi đã điều chỉnh của cư dân. Khi Đạo Luật Gia Cư Với Giá Phải Chăng Toàn Quốc (NAHA) được ban hành, các viên chức chính quyền tiểu bang và địa phương phải lập ra các chương trình nhằm phát triển hoặc phục hồi gia cư địa phương hội đủ tiêu chuẩn đó.

**Amtrak's California Passenger Rail System 20-Year Improvement Plan (Kế Hoạch Cải Tiến Hệ Thống Hỏa Xa Hành Khách California 20 Năm của Amtrak)** – Kế hoạch này được đưa ra hồi Tháng Ba 2001, kêu gọi có một dịch vụ hỏa xa hàng khách nhanh hơn, thường xuyên hơn và tiện lợi hơn đến tất cả các trung tâm đông dân chính của tiểu bang. Kế hoạch này thành lập các mục tiêu cho các hành lang hỏa xa hiện hữu và sau này của tiểu bang và đề nghị một đường hướng tương lai để số người dùng hỏa xa tăng 300 phần trăm trong 20 năm tới.

**Business, Transportation and Housing Agency (BT&H) [Cơ Quan Thương Nghiệp, Chuyên Chở và Gia Cư (BT&H)]** – BT&H là một phần của Ngành Hành Pháp chính quyền California và Giám Đốc cơ quan này là thành viên nội các Chính Quyền. BT&H trông coi các hoạt động của 14 sở, gồm Caltrans, Sở Tuần Tra Xa Lộ California, và Phòng An Toàn Giao Thông, và có ngân sách chung là \$12.4 tỷ và hơn 47,000 nhân viên.

**California Aviation System Plan (CASP) [Kế Hoạch Hệ Thống Hàng Không California (CASP)]** – Caltrans soạn ra kế hoạch này, sau khi tham khảo với các cơ quan hoạch định chuyên chở. Kế hoạch này là nền tảng hướng dẫn hoạch định liên tục về hệ thống để phát triển thêm sau này và bảo tồn hệ thống phi trường và các cơ sở hàng không toàn tiểu bang.

**California Infrastructure and Economic Development Bank (CIEDB) [Ngân Hàng Phát Triển Hạ Tầng Cơ Sở và Kinh Tế California (CIEDB)]** – Được thành lập vào năm 1994 để tái lập sinh khí kinh tế, giúp phát triển trong tương lai, và khuyến khích một môi trường dễ tạo công ăn việc làm tại California, CIEDB hoạt động theo Đạo Luật Bergeson-Peace về Ngân Hàng Phát Triển Hạ Tầng Cơ Sở và Kinh Tế trong Các Đoạn 63000 et seq của Bộ Luật Chính Quyền California. CIEDB thuộc Cơ Quan Kỹ Thuật, Mậu Dịch và Thương Mại California và có Hội Đồng Quản Trị gồm ba người.

## BẢN THẢO

**California Transportation Commission (CTC) [Hội Đồng Chuyên Chở California (CTC)]** – Được thành lập theo Dự Luật Hạ Viện 402 năm 1978, gồm chín thành viên do Thống Đốc bổ nhiệm, với nhiệm kỳ bốn năm lần lượt nhau, và gồm hai thành viên mặc nhiên nhưng không bỏ phiếu, một từ Thượng Viện Tiểu Bang và một từ Hạ Viện Tiểu Bang. Hội Đồng này có trách nhiệm lập chương trình và phân bổ ngân khoản cho các dự án Vốn trên khắp California. Hội Đồng cũng cố vấn và trợ giúp Giám Đốc Cơ Quan Thương Nghiệp, Chuyên Chở và Gia Cư cũng như Lập Pháp để lập và đánh giá các chính sách và kế hoạch của tiểu bang cho các chương trình chuyên chở của California.

**California Transportation Investment System (CTIS) [Hệ Thống Đầu Tư Chuyên Chở California (CTIS)]** – Một công cụ để xem dữ kiện theo địa điểm và truy tầm cơ bản do nhân viên Phòng Hoạch Định Tiểu Bang (OSP) thực hiện. Mục đích của công cụ bản đồ này là để hiển thị trên bản đồ địa điểm đang tiến hành (được lập chương trình) đầu tư chuyên chở và địa điểm hoạch định đầu tư trong 20 năm tới. Công cụ này hiển thị tất cả những phương tiện chuyên chở gồm xa lộ, địa phương, hỏa xa, hàng không, chuyên chở công cộng, xe đạp, và đi bộ.

**California Transportation Plan (CTP) [Kế Hoạch Chuyên Chở California (CTP)]** – Các quy chế của liên bang và tiểu bang đòi hỏi mỗi tiểu bang phải phát triển một kế hoạch tiểu bang tối thiểu là 20 năm. Kế hoạch này phải là đa phương tiện và toàn diện và được phối hợp với Các Tổ Chức Hoạch Định Thành Thị, các viên chức dân cử địa phương, và Các Chính Quyền Bộ Lạc Thổ Dân.

**Capital Outlay Projects (Các Dự Án Bỏ Vốn Đầu)** – Các dự án để thay thế, cải tiến, hoặc xây các cơ sở mới. Không gồm phí tổn hoạt động và bảo trì.

**Clean Fuel Vehicles (Xe Chạy Bằng Nhiên Liệu Sạch)** – Xe chạy bằng những nguồn nhiên liệu được chứng nhận hội đủ các tiêu chuẩn xả khói của Xe Dùng Nhiên Liệu Sạch của liên bang. Các nhiên liệu sạch gồm những loại nhiên liệu khác, nhiên liệu từ oxy, xăng tái chế, nhiên liệu song hành xăng và điện, và xăng thông lệ xả ít khói.

**Community Values (Các Giá Trị Cộng Đồng)** – Những niềm tin chung của một cộng đồng qua các mối quan hệ trong gia đình, định chế xã hội, các tổ chức tôn giáo, và hệ thống giáo dục kèm với những thông hiểu tổng quát hơn theo thỏa thuận trong các cộng đồng sinh sống rộng lớn hơn. Nói về chuyên chở, lãnh vực này kết hợp các niềm tin này qua ý kiến đóng góp của cộng đồng vào việc thiết kế và xây cất các cơ sở chuyên chở.

**Commuting Sheds (Phạm Vi Đi Xa)** – Khoảng cách đường bán kính từ một trung tâm mọi người đến đó để đi làm.

**Congestion (Kẹt Xe)** – Định nghĩa của FHWA về kẹt xe là khi một xa lộ Liên Tiểu Bang có hơn 13,000 xe cho mỗi dặm trong một hàng xe chạy mỗi ngày, hay 5,000 xe cho mỗi dặm trong một hàng xe chạy trên những con đường huyết mạch chính.

**Context Sensitive Solutions (Các Giải Pháp Thích Hợp Với Môi Trường)** – Các Giải Pháp Thích Hợp Với Môi Trường áp dụng những đường lối sáng tạo và bao gồm nhằm

## BẢN THẢO

kết hợp và quân bình các giá trị cộng đồng, thẩm mỹ, lịch sử, và môi trường với các mục tiêu an toàn, bảo trì, và hiệu năng chuyên chở. Các giải pháp này do tất cả các thành phần đương cuộc liên ngành cộng tác đưa ra.

**Demographics (Khoa Nhân Khẩu)** – Một ngành khoa học xã hội rộng rãi nghiên cứu về dân số con người. Khoa Nhân Khẩu chuyên thu thập, trình bày, và phân tích dữ kiện liên quan đến các biến chuyển cơ bản của chu kỳ sống và kinh nghiệm con người: sinh, kết hôn, ly dị, đơn vị gia đình và thành lập gia đình, việc làm, trọng tuổi, di trú, và chết. Các cuộc nghiên cứu nhân khẩu bao gồm các thay đổi về trình trạng con người, chẳng hạn như sức khỏe và bệnh tật, các hệ thống gia đình và cơ cấu gia đình, vai trò phụ nữ, giá trị của trẻ em, và xã hội, văn hóa, và định chế.

**Economic Prosperity (Thịnh Vượng Kinh Tế)** – Khả năng tồn tại lâu bền và thịnh vượng về mặt kinh tế dựa trên nhiều yếu tố bao gồm nhân khẩu, lực lượng lao động, lợi tức, lạm phát, các thị trường bất động sản, tổng sản lượng tiểu bang và toàn quốc, kỹ nghệ, xuất cảng, nhập cảng, và nền kinh tế nói chung.

**Employment Centers (Các Trung Tâm Việc Làm)** – Một khu vực tập trung nhiều việc làm.

**Environmental Quality (Phẩm Chất Môi Trường)** – Là các yếu tố ảnh hưởng đến không khí, nước, và đất của chúng ta, và mức tác động của các yếu tố đó đối với việc chúng ta có thể sống trong một môi trường sạch sẽ và lành mạnh.

**Farebox Return (Thu Nhập Tiền Vé)** – Là số thu nhập từ việc bán vé xe chuyên chở công cộng so với phí tổn cung cấp dịch vụ này.

**Federal Highway Administration (FHWA) [Cơ Quan Xa Lộ Liên Bang (FHWA)]** – Một cơ quan của U.S. DOT trực tiếp điều hành một số hoạt động chuyên chở trên xa lộ gồm ấn định tiêu chuẩn, khảo cứu và kỹ thuật, huấn luyện, trợ giúp kỹ thuật, phương tiện xa lộ đến những vùng đất của liên bang và những vùng đất của Thổ Dân, và thi hành luật an toàn xe thương mại. FHWA cũng hợp tác với các cơ quan tiểu bang và địa phương để phát triển và bảo trì các hệ thống chuyên chở tiểu bang và địa phương của hệ thống chuyên chở liên phương tiện toàn quốc.

**Fiscalization of Land Use (Tài Khóa Hóa Xử Dụng Đất)** – Một môi trường chính sách trong đó các quyết định xử dụng đất hầu hết hoặc hoàn toàn được dựa trên các yếu tố tài khóa, thay vì nhắm vào mục tiêu có các cộng đồng lành mạnh và quân bình. Tại California, nguồn thu nhập của chính quyền địa phương phần lớn là từ thuế buôn bán khiến quyết định xử dụng đất có khuynh hướng nhắm vào phát triển ngành bán lẻ.

**Gateways (Cửa Ngõ)** – Là các cửa ngõ hàng hóa chính tại California gồm các phi trường, hải cảng, những cảng nhập quốc tế, các cơ sở chuyển tiếp liên phương tiện chính, các trung tâm phân phối chuyên chở hàng hóa, và các hành lang mậu dịch.

**Geographic Information System (GIS) [Hệ Thống Thông Tin Địa Lý (GIS)]** – Một tập hợp có tổ chức gồm máy điện toán, nhu kiện, dữ kiện địa lý, và nhân viên để thu thập, lưu giữ, cập nhật, sắp xếp, phân tích, và hiển thị tất cả các chi tiết về địa lý. GIS có

## BẢN THẢO

thể giúp giải đáp thắc mắc, giải quyết vấn đề hoặc hiển thị các chi tiết về địa điểm, độ gần gũi, các điều kiện, khuynh hướng, và khuôn mẫu.

**Goods Movement (Chuyên Chở Hàng Hóa)** – Từ ngữ chung để chỉ lưu lượng nhu yếu phẩm, các hệ thống chuyên chở hàng hóa theo từng phương tiện, và các định chế chuyên chở hàng hóa.

**Governor's Office of Planning and Research (OPR) [Phòng Hoạch Định và Khảo Cứu của Thống Đốc (OPR)]** – Phòng Hoạch Định và Khảo Cứu (OPR) là một phần của Văn Phòng Thống Đốc. Phòng này trợ giúp Thống Đốc và Chính Quyền trong việc hoạch định sử dụng đất, khảo cứu, và liên lạc với chính quyền địa phương, bên vực giới tiểu thương, chính sách vùng thôn dã, công lý môi trường, và nhiều toán đặc nhiệm liên cơ quan. OPR được các cơ quan khác của tiểu bang xem là phối hợp viên cho nhiều chương trình hoạch định về môi trường và tiểu bang.

**Grant Anticipation Revenue Vehicles (GARVEE) [Những Cách Thu Nhập Trong Lúc Chờ Cấp Khoản (GARVEE)]** – Một cách tài trợ nợ cho phép cơ quan vay nợ cam kết ngân khoản xa lộ của liên bang trong tương lai để trả nợ những người đầu tư cho vay.

**Greenhouse Gas Impacts (Tác Động Khí Làm Tăng Nhiệt Độ)** – Thời tiết địa cầu được tiên đoán là sẽ thay đổi vì các sinh hoạt con người làm thay đổi thành phần hóa chất của bầu khí quyển do mức tích tụ những loại khí làm tăng nhiệt độ – gồm phần chính là khí carbon dioxide, methane, và nitrous oxide. Tuy không biết chắc các loại khí này làm thay đổi thời tiết địa cầu như thế nào, nhiệt độ toàn cầu đang tăng lên, theo Chương Trình Môi Trường của Liên Hiệp Quốc và Ủy Ban Liên Chính Quyền về Thay Đổi Thời Tiết của Tổ Chức Khí Tượng Thế Giới. Khi tăng nhiệt độ toàn cầu thì sẽ tăng mực nước biển, và thay đổi lượng mưa và các điều kiện thời tiết địa phương khác. Nhiên liệu hóa thạch đốt để chạy xe và xe vận tải, sưởi nhà và thương nghiệp, và chạy các nhà máy nhà khoảng 98 phần trăm khí carbon dioxide tại Hoa Kỳ, 24 phần trăm khí methane, và 18 phần trăm khí nitrous oxide. Tại California, 58 phần trăm khí carbon dioxide do nhiên liệu hóa thạch thải ra là có liên hệ phần nào đến chuyên chở, theo kết quả Cập Nhật Dữ Kiện Khí Làm Tăng Nhiệt Độ của Hội Đồng Năng Lượng California, 2001.

**High Density Development (Phát Triển Mật Độ Cao)** – Định nghĩa về “mật độ cao” có thể khác nhau, tùy theo đặc tính về mật độ hiện hữu của cộng đồng và có thể gồm cả gia cư đa gia và đơn gia. Mục tiêu ở đây là gia tăng lượng gia cư xây cất tại bất cứ một địa điểm hoặc vùng đất nào.

**High Speed Rail Plan (Kế Hoạch Đường Hỏa Xa Cao Tốc)** – Cơ Quan Hỏa Xa Cao Tốc California được lập pháp tiểu bang thành lập để phát triển một kế hoạch xây cất, điều hành, và tài trợ một hệ thống hỏa xa cao tốc chở hành khách toàn tiểu bang. Kế hoạch này đưa ra một hệ thống hỏa xa cao tốc dài 700 dặm có khả năng chạy với vận tốc hơn 200 dặm mỗi giờ trên đường sắt riêng, hoàn toàn tách biệt mặt đường để phục vụ các trung tâm thành thị tại California vào năm 2020.

**Impermeable Surfaces (Bề Mặt Không Ngấm Nước)** – Các bề mặt nước mưa không ngấm qua được, khiến nước đọng lại và chảy qua hệ thống tháo nước mưa. Nước mưa

## BẢN THẢO

này tháo vào sông ngòi địa phương cùng với những chất gây ô nhiễm có thể đã tích tụ trong nước.

**Intelligent Transportation System (ITS) [Hệ Thống Chuyên Chở Thông Minh (ITS)]** – Là ứng dụng các kỹ thuật cảm nhận tân tiến, máy điện toán, điện tử, và truyền thông và các sách lược quản trị để gia tăng an toàn và hiệu năng của hệ thống chuyên chở đường bộ. Các hệ thống ITS có thể dùng cho xe hoặc hạ tầng cơ sở và áp dụng cho xe tư nhân, chuyên chở công cộng, và chuyên chở hàng hóa.

**Intercity Rail (Hỏa Xa Liên Thành Phố)** – Hoạt động phần lớn giữa nhiều vùng trong tiểu bang, bằng Phương Tiện Hỏa Xa. Amtrak tài trợ xe lửa của hệ thống Cơ Bản. Cả tiểu bang và Amtrak tài trợ xe lửa của tiểu bang.

**Intercity Transportation (Chuyên Chở Liên Thành Phố)** – Chuyên chở bằng bất cứ phương tiện nào giữa hai thành phố, thị xã riêng rẽ, hoặc những vùng gia cư không sát nhập mà cũng không thuộc vào các thành phố hoặc các khu vực thành thị liên lạc nhau.

**Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 (ISTEA) [Đạo Luật Năm 1991 về Hiệu năng Chuyên Chở Đường Bộ Liên Phương Tiện (ISTEA)]** – Đề xướng lập pháp của Quốc Hội Hoa Kỳ để tổ chức lại cơ cấu tài trợ cho các chương trình chuyên chở. ISTEA cho phép gia tăng mức tài trợ xa lộ và chuyên chở và tăng cường vai trò của các hội đồng hoạch định vùng và thành thị trong các quyết định tài trợ. Đạo Luật này cũng đòi hỏi phải có các kế hoạch chuyên chở toàn diện dài hạn cho vùng và toàn tiểu bang và nhấn mạnh hơn đến việc công chúng tham gia và những cách chuyên chở khác.

**Intermodal Transportation System (Hệ Thống Chuyên Chở Liên Phương Tiện)** – Áp dụng một đường lối chuyên chở của hệ thống để chuyên chở hàng hóa và người liên tục và hiệu năng giữa điểm gốc và điểm đến, dùng từ hai phương tiện có hiệu năng nhất trở lên, và nối kết giữa các chọn lựa về chuyên chở.

**International Migration (Di Trú Quốc Tế)** – Làn sóng người từ những quốc gia khác đổ vào California với ý định ở lại tiểu bang này.

**Interregional Road System (Hệ Thống Đường Lộ Liên Vùng)** – Một loạt các lộ trình xa lộ liên vùng trong tiểu bang, ngoài các khu vực thành thị, để đến, qua, và nối với các trung tâm kinh tế của tiểu bang, các khu vực giải trí chính, và những vùng thành thị và thôn dã.

**Interregional Transportation (Chuyên Chở Liên Vùng)** – Di chuyển đến và qua tiểu bang và giữa những vùng (bên cạnh hoặc không nằm cạnh) theo định nghĩa về “Vùng.”

**Interregional Transportation Improvement Program (ITIP) [Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở Liên Vùng (ITIP)]** – Tài trợ để cải tiến vốn toàn tiểu bang, gồm các dự án gia tăng sức chở cốt yếu là ở ngoài khu vực thành thị. Các dự án này do Caltrans đề nghị và nộp cho CTC để đưa vào Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở Tiểu Bang. ITIP là một chương trình bốn năm gồm các dự án chiếm 25 phần trăm số tài trợ STIP.

## BẢN THẢO

**Interregional Transportation Strategic Plan (ITSP) [Kế Hoạch Sách Lược Chuyên Chở Liên Vùng (ITSP)]** – ITSP nhận định sáu mục tiêu then chốt để thực thi Chương Trình Cải Tiến Liên Vùng và các sách lược và hành động để đặt trọng tâm vào việc cải tiến và đầu tư. Tài liệu này cũng bàn về công trình phát triển hệ thống đường lộ liên vùng và hỏa xa liên thành phố tại California, và đưa ra một sách lược vượt hơn Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở Tiểu Bang 1998.

**Livable Community (Cộng Đồng Dễ Sống)** – Với các đặc điểm sử dụng đất hỗn hợp; phát triển nhỏ; nhiều loại gia cư; các khu xóm có thể đi bộ; ý thức về nơi ở; bảo tồn đất trống và đất nông trại; phục hồi và tái phát triển trong các cộng đồng hiện hữu; và nhiều chọn lựa về chuyên chở.

**Local Government Commission (LGC) [Hội Đồng Chính Quyền Địa Phương (LGC)]** – Một tổ chức bất vụ lợi, phi đảng phái, gồm thành viên là các viên chức dân cử, nhân viên thành phố và quận và những người khác có quan tâm. Thành viên của LGC quyết tâm phát triển và thực thi các giải pháp địa phương cho những vấn đề quan trọng của tiểu bang và toàn quốc. Phục vụ bổ túc cho Liên Đoàn Các Thành Phố California và Hiệp Hội Các Quận Tiểu Bang, LGC cung cấp cơ hội liên kết giữa các đồng sự, liên lạc giữa các viên chức thành phố và quận, và đưa ra các ý kiến thực tế về chính sách để giải quyết các vấn đề nghiêm trọng về môi trường và xã hội.

**Low Density Development (Phát Triển Với Mật Độ Thấp)** – Định nghĩa về “mật độ thấp” có thể khác nhau, tùy theo các đặc tính về mật độ hiện hữu của cộng đồng nhưng thường là gồm gia cư đơn gia và không có gia cư nhiều người tại một địa điểm hoặc vùng đất.

**Metropolitan Planning Organization (MPO) [Tổ Chức Hoạch Định Thành Thị (MPO)]** – Một tổ chức hoạch định do luật liên bang thành lập để tạo thành diễn đàn để hợp tác quyết định. Mỗi MPO đại diện cho một khu vực thành thị có dân số hơn 50,000 người.

**Metropolitan Transportation Plan (MTP) [Kế Hoạch Chuyên Chở Thành Thị (MTP)]** – Một kế hoạch 20 năm được cập nhật ba năm một lần. Kế hoạch này có các yếu tố về chính sách, tài chánh, và hành động và là kết quả hoạch định địa phương và vùng. Muốn được liên bang hoặc tiểu bang tài trợ, các dự án được các thành phố, quận, và cơ quan đề nghị phải phù hợp với yếu tố hành động trong MTP.

**Mitigate (Giảm Thiểu)** – Để tránh, tối giảm, điều chỉnh, hoặc bù đắp cho một tác động.

**Mixed Land Use (Xử Dụng Đất Hỗn Hợp)** – Phát triển đất gồm nhiều loại sử dụng như gia cư, thương mại, và việc làm.

**Multi-Modal Transportation System (Hệ Thống Chuyên Chở Đa Phương Tiện)** – Các chọn lựa về chuyên chở dùng các phương tiện khác nhau trong một hệ thống.

**National Freight Partnership (Tổ Chức Hợp Tác Chuyên Chở Hàng Hóa Toàn Quốc)** – Một liên hiệp gồm các chuyên gia về chuyên chở từ Các Tổ Chức Hoạch Định Thành Thị (MPOs) khác nhau, các thương nghiệp tư nhân, các viên chức chuyên chở của

## BẢN THẢO

tiểu bang, và các đại diện của liên bang từ U.S. DOT được thành lập để giải quyết các vấn đề chuyên chở hàng hóa. Các viên chức công và kỹ nghệ này xét đến cả: (1) các nhu cầu ưu tiên cho hoạch định của liên bang và tiểu bang và các chương trình trợ giúp có thể nâng cao sản lượng và khả năng di chuyển hàng hóa trong thập niên tới và lâu hơn nữa; và (2) những cách gia tăng nỗ lực hợp tác giữa các lãnh vực công và tư để cải tiến hiệu năng chuyên chở hàng hóa liên phương tiện.

**Open Space (Đất Trống)** – Đất dành để bảo tồn, giải trí, hoặc đem lại lợi ích công. Có thể được phân loại là đất nông nghiệp, đầm lầy, phong cảnh đẹp, có nước, đất ven sông, khu môi sinh của thú hoang, đất trại, rừng rậm và rừng thưa, công viên, những vùng đất duyên hải, đất trống trong thành thị, hoặc bất cứ vùng đất nào như vậy có tính chất đặc biệt về địa lý hoặc thẩm mỹ.

**Paratransit (Chuyên Chở Bán Công)** – Các chương trình chuyên chở đến tận nhà hoặc ngoài lề đường cho những người cao niên, khuyết tật, hoặc vị thành niên không có phương tiện chuyên chở riêng và không thể dùng phương tiện chuyên chở công cộng để giải quyết các nhu cầu của họ.

**Public Transportation (Chuyên Chở Công Cộng)** – Dịch vụ chuyên chở thường lệ bằng xe chở nhiều người có thu lệ phí, thường theo một hoặc các lộ trình nhất định từ một điểm cố định đến một điểm khác, nhưng không nhất thiết lúc nào cũng thế. Các lộ trình và lịch trình có thể được quyết định qua sắp xếp hợp tác. Những loại phụ gồm dịch vụ chuyên chở công cộng, và các dịch vụ chuyên chở bán công cho công chúng.

**Qualitative Indicators (Các Chỉ Dấu Phẩm Chất)** – Một mức đo lường để chứng minh là đã đạt hoặc không đạt đến một tình trạng hoặc kết quả nào đó. Các chỉ dấu này giúp những người có quyền quyết định có thể thẩm định mức tiến bộ để đạt được kết quả, các mục tiêu, và mục đích mong muốn.

**Regional Transportation (Chuyên Chở Vùng)** – Chuyên chở trong một vùng nhất định mà vùng đó có thể là một quận hoặc nhiều quận.

**Regional Transportation Improvement Program (RTIP) [Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở Vùng (RTIP)]** – Danh sách các đề án chuyên chở được các cơ quan chuyên chở vùng (Các Tổ Chức Hoạch Định Thành Thị và Các Cơ Quan Hoạch Định Chuyên Chở Vùng) nộp cho CTC để xin tài trợ của tiểu bang. RTIP hoạch định bốn năm và được CTC cập nhật hai năm một lần.

**Regional Transportation Plan (RTP) [Kế Hoạch Chuyên Chở Vùng (RTP)]** – Một tài liệu của tiểu bang bắt buộc tất cả các cơ quan hoạch định chuyên chở vùng soạn ra ba năm một lần, và bốn năm một lần cho vùng không phải thành thị. RTP nêu ra các nhu cầu hiện hữu và dự kiến về chuyên chở, các điều kiện, và tài trợ đối với tất cả các phương tiện trong 20 năm.

**Regional Transportation Planning Agency (RTPA) [Cơ Quan Hoạch Định Chuyên Chở Vùng (RTPA)]** – Một cơ quan do tiểu bang chỉ định (cơ quan cấp đa quận hoặc quận), có trách nhiệm hoạch định chuyên chở vùng để đáp ứng các điều kiện bắt buộc của

## BẢN THẢO

tiểu bang về hoạch định. Các RTPA có thể là Các Hội Đồng Chuyên Chở Địa Phương, Các Hội Đồng Chính Quyền, MPOs, hoặc các cơ quan do luật thành lập.

**Rural Area (Khu Vực Thôn Dã)** – FHWA hiện dùng các định nghĩa về thôn dã/thành thị theo Đoạn 101, Tiêu Đề 23 của U.S.C. quy định là những khu vực nào có ít hơn 50,000 dân cư trong một phạm vi nhất định thì được xem là thôn dã.

**Smart Cards (Thẻ Tinh Khôn)** – Một thẻ bằng plastic cỡ thẻ tín dụng, có gắn vi mạch chứa dữ kiện, dùng để gọi điện thoại, trả tiền bằng phương tiện điện tử, và các ứng dụng khác, sau đó thỉnh thoảng được đổi mới để dùng thêm. Thẻ Tinh Khôn được dùng trong lãnh vực chuyên chở để trả tiền vé xe chuyên chở công cộng, thuế cầu đường, và lệ phí đậu xe.

**Smart Growth (Phát Triển Khôn Ngoan)** – Định nghĩa của từ ngữ này thay đổi tùy theo vùng địa lý. Từ ngữ này nói chung có thể được định nghĩa là một nỗ lực quân bình giữa kiểu phát triển không hoạch định, tình cờ, sao cũng được, và không phát triển chút nào. Tuy nhiên, phát triển khôn ngoan nên được định nghĩa ở cấp địa phương và vùng để định nghĩa đó đáp ứng các điều kiện cá biệt của vùng đó về kinh tế, chính trị, xã hội, và môi trường. Nói rõ ra, các chương trình về cộng đồng lâu bền có thể để gồm cả hoặc nhấn mạnh đến các vấn đề như tăng nhiệt độ toàn cầu, bảo vệ các giống loài bị nguy hiểm tiệt chủng, phát triển năng lượng có thể tái tạo, hoặc thiết kế và xây cất xanh, hơn là các chương trình về cộng đồng để sống hoặc phát triển khôn ngoan.

**Soil Percolation (Ngấm Xương Đất)** – Chuyển động của nước ngấm xuống đất.

**Spaceports (Cảng Không Gian)** – Một cơ sở có thể phóng một con tàu chở hàng vào không gian.

**Stakeholders (Các Thành Phần Đương Cuộc)** – Những người quan tâm đến một quyết định nào đó, dù là cá nhân hay tập thể. Số này gồm những người ảnh hưởng đến một quyết định, hoặc có thể ảnh hưởng đến quyết định đó, cũng như những người bị ảnh hưởng vì quyết định đó.

**State Highway Account (SHA) [Trương Mục Xa Lộ Tiểu Bang (SHA)]** – Một trương mục do quy chế liên bang thành lập để giữ những khoản thu nhập từ tiền thuế, lệ phí của tiểu bang và liên bang, và được liên bang phân bổ để tài trợ cho các dự án chuyên chở.

**State Highway Operation and Protection Plan (SHOPP) [Kế Hoạch Điều Hành và Bảo Vệ Xa Lộ Tiểu Bang (SHOPP)]** – Một chương trình do Lập Pháp California thành lập, gồm các dự án cần thiết để duy trì mức toàn vẹn của hệ thống xa lộ tiểu bang, gồm chính yếu là an toàn và phục hồi, và cải tiến điều hành. Các dự án SHOPP không mở rộng thêm hệ thống chuyên chở. SHOPP là một chương trình bốn năm về các dự án, được CTC phê chuẩn riêng rẽ với STIP.

**State Passenger Rail Plan (Kế Hoạch Hỏa Xa Hành Khách Tiểu Bang)** – Một kế hoạch 10 năm của tiểu bang theo đòi hỏi của Đoạn 14036 trong Bộ Luật Chính Quyền

## BẢN THẢO

và được hợp tác thành lập với Amtrak, Caltrans, các hội đồng thẩm quyền hỗn hợp liên thành phố trong vùng, những đường hỏa xa chở hàng hóa, và các toán đặc nhiệm về hành lang chở hàng hóa. Kế hoạch này lập ưu tiên cho các sách lược đầu tư và sơ lược phí tổn và lợi ích của việc đầu tư vào hỏa xa hành khách và hàng hóa.

**State Transportation Improvement Program (STIP) [Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở Tiểu Bang (STIP)]** – Danh sách các dự án chuyên chở được đề nghị trong các RTIPs và ITIPs, và được CTC phê chuẩn để tài trợ.

**Surface Transportation Policy Project (STPP) [Dự Án Chính Sách Chuyên Chở Đường Bộ (STPP)]** – STPP là một liên hiệp toàn quốc gồm hơn 200 tổ chức cùng làm việc để phát huy các chính sách chuyên chở bảo vệ khu xóm, cung cấp các chọn lựa chuyên chở tốt hơn, và phát huy công bằng xa hội.

**Sustainable Communities (Các Cộng Đồng Lâu Bền)** – Các cộng đồng lâu bền có liên hệ chặt chẽ với các cộng đồng dễ sống hay các chương trình phát triển khôn ngoan. Ý niệm về cộng đồng lâu bền khác hẳn ở chỗ là nêu rõ ý niệm toàn cầu (“nghĩ toàn cầu, hành động địa phương”) và dài hạn (“...mà không tác hại đến khả năng của các thế hệ sau có thể đáp ứng được nhu cầu riêng của họ”). Các ý niệm này thường xem rõ ràng cộng đồng là một phần quan trọng của thế giới rộng lớn hơn mà cộng đồng sinh hoạt trong đó, và nói chung xem cộng đồng có trách nhiệm như là một “công dân toàn cầu” và bị tác động đáng kể vì những gì xảy ra trên căn bản dài hạn toàn cầu.

**System Connectivity (Khả Năng Nối Kết của Hệ Thống)** – Khả năng chuyển tiếp trơn tru từ một phương tiện chuyên chở sang một phương tiện khác, và từ một địa phận sang một địa phận khác mà không bị trễ nãi và khó khăn.

**System Providers (Những Nguồn Cung Cấp Dịch Vụ Trong Hệ Thống)** – Những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở, thiết bị, hoặc hạ tầng cơ sở cần thiết cho công chúng di chuyển. Một nguồn cung cấp dịch vụ trong hệ thống có thể trong lãnh vực công hoặc tư, và có thể ở cấp địa phương, vùng, tiểu bang, hoặc liên bang.

**System Users (Người Xử Dụng Hệ Thống)** – Những người dùng hệ thống chuyên chở dưới bất cứ hình thức nào. Số này gồm cả những người lái xe xử dụng xa lộ và đường lộ địa phương, người đi bộ, người đi xe đạp, và những người dùng bất cứ phương tiện chuyên chở công cộng nào.

**Telecommuting (Làm Việc Từ Xa Bằng Phương Tiện Điện Tử)** – Một nhân viên làm việc ở nhà một phần hoặc trọn tuần làm việc. Người đó đến văn phòng làm việc bằng phương tiện điện tử như điện thoại, fax, máy nhắn tin, và e-mail và thường thì ít nhất phải đến họp tại địa điểm làm việc từng ba tháng một, hàng tháng, hoặc hàng tuần.

**Traffic Congestion Relief Program (TCRP) [Chương Trình Giải Tỏa Kẹt Xe (TCRP)]** – Theo luật ban hành, TCRP cung cấp \$5.3 tỷ cho 141 dự án cụ thể (\$4.9 tỷ) và cho các thành phố và quận để thực hiện công việc bảo trì đã trì hoãn (\$400 triệu trong năm tài khóa 2000/2001). Số tài trợ này sẽ tiếp tục (khoảng \$1.5 tỷ) trong bảy năm cho các mục đích bảo trì đường lộ địa phương, để bổ túc chương trình STIP, và cho các hoạt động chuyên chở công cộng.

## BẢN THẢO

**Transit Oriented Development (TOD) [Phát Triển Thiên Về Chuyên Chở Công Cộng (TOD)]** – Phát Triển Thiên Về Chuyên Chở Công Cộng (TOD) là công trình phát triển với mật độ trung bình đến cao trong phạm vi dễ đi bộ đến một trạm chuyên chở công cộng chính. Công trình này nói chung gồm nhiều cơ hội hỗn hợp về gia cư, việc làm, và mua sắm cho người đi bộ, mà không loại trừ xe cộ. TOD có thể là một tòa nhà duy nhất, nhiều tòa nhà, hoặc tái phát triển các tòa nhà hiện hữu theo cách thiết kế thuận lợi cho việc sử dụng phương tiện chuyên chở công cộng.

**Transportation Equity Act for the 21<sup>st</sup> Century (TEA-21) [Đạo Luật Công Bằng Chuyên Chở Cho Thế Kỷ Thứ 21 (TEA-21)]** – Là đạo luật thay cho Đạo Luật Năm 1991 về Hiệu Năng Chuyên Chở Đường Bộ Liên Phương Tiện, TEA-21, được ban hành ngày 9 Tháng Sáu, 1998, cho phép thực hiện các chương trình xa lộ, an toàn xa lộ, chuyên chở công cộng, và các phương tiện chuyên chở đường bộ khác đến năm 2003.

**Transportation Finance Bank (TFB) [Ngân Hàng Tài Trợ Chuyên Chở (TFB)]** – Đạo Luật Năm 1995 về Hệ Thống Xa Lộ Toàn Quốc đã thành lập một chương trình thí điểm về Ngân Hàng Hạ Tầng Cơ Sở Chuyên Chở (SIB) để cho vay, nâng cao tín dụng, trợ cấp lãi suất, và trợ giúp khác cho các dự án chuyên chở hội đủ điều kiện của các thực thể công và tư. Là một trong 10 tiểu bang được chọn làm thí điểm, California được phép thành lập Ngân Hàng Tài Trợ Chuyên Chở (TFB).

**Transportation Infrastructure (Hạ Tầng Cơ Sở Chuyên Chở)** – Các cơ sở cơ bản, dịch vụ, và thiết bị cần thiết để hoạt động một hệ thống chuyên chở. Hạ tầng cơ sở gồm đường lộ, những đường cố định, phi trường, hải cảng và cảng không gian, các cơ sở xe đạp và đi bộ, quyền ưu tiên, các cơ sở chuyên chở công cộng và bảo trì, và các hệ thống truyền thông.

**Transportation Mode (Phương Tiện Chuyên Chở)** – Loại chuyên chở dùng để di chuyển.

**Transportation Providers (Những Nguồn Cung Cấp Dịch Vụ Chuyên Chở)** – Những người phục vụ công chúng bằng cách cung cấp một dạng chuyên chở nào đó.

**Urban Sprawl (Thành Thị Lan Dần)** – Phát triển nhảy cóc. Tình cờ phát triển hoặc nối dài ra ngoài, nhất là từ gia cư mới ở ngoại biên thành phố.

**Value Pricing (Giá Biểu Theo Trị Giá)** – Lệ phí người sử dụng dựa trên cảm nghĩ của người sử dụng về phí tổn khi vào dòng xe cộ lưu thông và phí tổn kẹt xe thực sự do người di chuyển đó vào hệ thống gây ra. Còn được gọi là giá biểu kẹt xe, kết quả của giá biểu này được tin là giúp sử dụng sức chở của đường lộ nhiều hiệu năng hơn bằng cách khuyến khích những người xem chuyến đi của họ không có giá bằng toàn bộ phí tổn phải tốn để họ đổi sang những giai đoạn ngoài cao điểm, dùng phương tiện chuyên chở công cộng, hoặc đi chung xe, và/hoặc chuyển sang các lộ trình ít kẹt xe hơn.

## BẢN THẢO

**Vehicle Miles Traveled (VMT) [Số Dặm Xe Di Chuyển (VMT)]** – Được dùng khi phân tích xu hướng và tiên đoán. (1) Trên đường, mức đo lường tổng số dặm di chuyển của tất cả số xe trong khu vực đó trong một thời hạn nhất định. Mức này được tính bằng cách lấy số lượng xe nhân với số dặm di chuyển trong một khu vực hoặc trên một con đường trong thời hạn đó. (2) Trong chuyên chở công cộng, số dặm xe chạy trên một lộ trình nhất định hoặc hệ thống trong một thời hạn nhất định.

## BẢN THẢO

### DANH SÁCH NHỮNG TÊN VIẾT TẮT

BT&H	Business, Transportation and Housing Agency (Cơ Quan Thương Nghiệp, Chuyên Chở và Gia Cư)
Caltrans	California Department of Transportation (Bộ Giao Thông Vận Tải California)
CASP	California Aviation System Plan (Kế Hoạch Hệ Thống Hàng Không California)
CIEDB	California Infrastructure and Economic Development Bank (Ngân Hàng Phát Triển Hạ Tầng Cơ Sở và Kinh Tế California)
CTC	California Transportation Commission (Hội Đồng Chuyên Chở California)
CTIPS	California Transportation Improvement Program System (Hệ Thống Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở California)
CTIS	California Transportation Investment System (Hệ Thống Đầu Tư Chuyên Chở California)
CTP	California Transportation Plan (Kế Hoạch Chuyên Chở California)
FHWA	Federal Highway Administration (Cơ Quan Xa Lộ Liên Bang)
GARVEE	Grant Anticipation Revenue Vehicles (Những Cách Thu Nhập Trong Lúc Chờ Cấp Khoản)
GIS	Geographic Information System (Hệ Thống Thông Tin Địa Lý)
ISTEA	Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 (Đạo Luật Năm 1991 về Hiệu năng Chuyên Chở Đường Bộ Liên Phương Tiện)
ITIP	Interregional Transportation Improvement Program (Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở Liên Vùng)
ITS	Intelligent Transportation System (Hệ Thống Chuyên Chở Thông Minh)
ITSP	Interregional Transportation Strategic Plan (Kế Hoạch Sách Lược Chuyên Chở Liên Vùng)
LGC	Local Government Commission (Hội Đồng Chính Quyền Địa Phương)
MPO	Metropolitan Planning Organization (Tổ Chức Hoạch Định Thành Thị)
MTP	Metropolitan Transportation Plan (Kế Hoạch Chuyên Chở Thành Thị)
NAFTA	North American Free Trade Agreement (Thỏa Thuận Mậu Dịch Tự Do Bắc Mỹ)
NAHA	National Affordable Housing Act (Đạo Luật Gia Cư Với Giá Phải Chăng Toàn Quốc)
OPR	Governor's Office of Planning and Research (Phòng Hoạch Định và Khảo Cứu của Thống Đốc)
RTIP	Regional Transportation Improvement Program (Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở Vùng)
RTP	Regional Transportation Plan (Kế Hoạch Chuyên Chở Vùng)

## BẢN THẢO

RTPA	Regional Transportation Planning Agency (Cơ Quan Hoạch Định Chuyên Chở Vùng)
SHA	State Highway Account (Trương Mục Xa Lộ Tiểu Bang)
SHOPP	State Highway Operation and Protection Plan (Kế Hoạch Điều Hành và Bảo Vệ Xa Lộ Tiểu Bang)
SIB	State Infrastructure Bank (Ngân Hàng Hạ Tầng Cơ Sở Tiểu Bang)
STIP	State Transportation Improvement Program (Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở Tiểu Bang)
STPP	Surface Transportation Policy Project (Dự Án Chính Sách Chuyên Chở Đường Bộ)
SUV	Sport-Utility Vehicle (Xe Tiện Ích Thể Thao)
TCRP	Traffic Congestion Relief Program (Chương Trình Giải Tỏa Kẹt Xe)
TEA-21	Transportation Equity Act for the 21st Century (Đạo Luật Công Bằng Chuyên Chở cho Thế Kỷ Thứ 21)
TFB	Transportation Finance Bank (Ngân Hàng Tài Trợ Chuyên Chở)
TOD	Transit Oriented Development (Phát Triển Thiên Về Chuyên Chở Công Cộng)
U.N.	United Nations (Liên Hiệp Quốc)
U.S. DOT	U.S. Department of Transportation (Bộ Giao Thông Vận Tải Hoa Kỳ)
VMT	Vehicle Miles Traveled (Số Dặm Xe Di Chuyển)